

Bojan B. Dimitrijević

# JUGOSLOVENSKO RATNO VAZDUHOPLOVSTVO 1942-1992



ISI



---

Biblioteka  
STUDIJE I MONOGRAFIJE

JUGOSLOVENSKO RAZVOJ  
VAZDUHOPLOVSTVA  
1942-1992

INSTITUT ZA SAVREMENU ISTORIJU

Odgovorni urednik  
*dr Momčilo Pavlović*

Uređivački odbor;  
*dr Momčilo Pavlović, predsednik; mr Ivana Dobrivojević, sekretar;*  
*dr Momčilo Isić, dr Predrag J. Marković, mr Milan Koljanin*

Recenzenti  
*dr Momčilo Pavlović*  
*general-major mr Zdravko Ponoš*

Lektor  
*Branka Kosanović*

Likovno-grafički urednik  
*Dragan Džaković*

Obavljanje knjige pomoglo je Ministarstvo nauke i zaštite životne sredine  
Republike Srbije

**Bojan B. Dimitrijević**

# **JUGOSLOVENSKO RATNO VAZDUHOPLOVSTVO**

## **1942-1992**



Beograd 2006

## SADRAŽAJ

### PREDGOVOR

### UVOD

#### Prvi deo 1942-1945

#### NASTANAK I RAZVOJ PARTIZANSKOG VAZDUHOPLOVSTVA

- 1.1 PARTIZANSKI SKVADRONI PRI RAF-U
- 1.2 ŠKOLOVANJE U SOVIJETSKOM SAVEZU
- 1.3 PARTIZANSKE FORMACIJE I STVARANJE ŠTABA VAZDUHOPLOVSTVA
- 1.4 GRUPA VAZDUHOPLOVNIH DIVIZIJA

#### Drugi deo 1945-1951

#### MIRONODOPSKA ISKUŠENJA

- 2.1 REORGANIZACIJA I IZGRADNJA VAZDUHOPLOVSTVA 1945-1947
- 2.2 VAZDUHOPLOVNI KADROVI
- 2.3 BALKANSKA ISKUŠENJA 1946-1947
- 2.4 SOVJETIZACIJA VAZDUHOPLOVSTVA I NJEN SLOM 1946-1948
- 2.5 PRELOMNA 1948. GODINA
- 2.6 POD TEŠKOĆAMA IZOLACIJE 1949-1951
- 2.7 AKTIVNOST AVIJACIJSKIH JEDINICA 1950-1951
- 2.8 NAPORE VAZDUHOPLOVNE INDUSTRIJE 1948-1951.

#### Treći deo 1951-1959

#### VREME NEPOBEDIVIH

- 3.1 PREMA IZLAZU IZ BLOKADE 1951
- 3.2 ISPORUKE U OKVIRU VOJNE POMOĆI
- 3.3 PREOBUKA JUGOSLOVENSKOG LJUDSTVA
- 3.4 NEOBJAVLJEN RAT NA GRANICAMA 1949-1953
- 3.5 VAZDUHOPLOVSTVO U TRŠČANSKOJ KRIZI 1953
- 3.6 OSVAJANJE MLAŽNE AVIJACIJE
  - 3.6.1 Razvoj radarske mreže
  - 3.6.2 Mornarička avijacija
  - 3.6.3 Preko zvučne barijere
  - 3.6.4 Remont mlaznih aviona
  - 3.6.5 Letачki kadrovi
  - 3.6.6 Bezbednost letenja
- 3.7 NOVE JUGOSLOVENSKE KONSTRUKCIJE
  - 3.7.1 Osvajanje mlaznog aviona
- 3.8 TITOVA „BELA“ FLOTA
- 3.9 PREKID ISPORUKA KROZ MDAP

#### Četvrti deo 1959-1964

#### U NOVOJ STRATEGIJI ODBRANE

- 4.1 REORGANIZACIJA JRV U OKVIRU PLANA „DRVAR“ 1959-1964
- 4.2 ŠKOLSTVO U JRV
- 4.3 VAZDUHOPLOVNA TEHNIKA
  - 4.3.1 Galeb ulazi u RV i PVO
  - 4.3.2 Širenje helikopterske flote
- 4.4 PREMA NOVOJ ETAPI U MODERNIZACIJI PVO
  - 4.4.1 Formiranje prvog raketnog puka



deo 1964-1986	195
EME SVESTRANOG RAZVOJA	195
5.1 NOVE REORGANIZACIJE 1964-1968	199
5.2 ŠKOLSTVO I OSPOSOLJAVANJE PILOTA	201
5.3 PROBLEMI KONCEPCIJSKOG RAZVOJA	202
5.3.1 Protivvazdušna odbrana	207
5.3.2 Lovačko-bombarderska avijacija	210
5.3.3 Infrastruktura	213
5.4 ČEHOSLOVAČKA KRIZA 1968	216
5.4.1 Epoha velikih vežbi	221
5.5 DOGRADNJA VAZDUHOPLOVSTVA SEDAMDESETIH GODINA	224
5.5.1 PVO sedamdesetih godina	227
5.5.2 Oslon na domaće vazduhoplovne projekte	230
5.5.3 Transportna avijacija	232
5.5.4 Laka borbena avijacija	235
5.5.5 Bezbednost letenja	236
5.5.6 Unapređenje školstva	239
5.6 OKRUŽENJE VAZDUHOPLOVSTVA POČETKOM OSAMDESETIH	240
5.7. USPON U OSAMDESETIM GODINAMA	255
5.7.1 Saradnja sa nesvrstanim zemljama	259
sti deo 1986-1991	259
ENIT RV I PVO	260
6.1 REORGANIZACIJA PO PLANU JEDINSTVO	275
6.2 STANJE I MOGUĆNOSTI VIDA	279
6.3 PERSPEKTIVE I AMBICIOZNI PLANovi	287
6.4 KOMPLIKOVANJE POLITIČKE SITUACIJE	287
dm deo 1991-1992	287
V I PVO U RATU	296
7.1 RV I PVO U RATU U SLOVENIJI	302
7.2 NA RAZMEĐU NOVOG SUKOBA	308
7.3 U OKRUŽENJU HRVATSKIH SNAGA	309
7.4 DEJSTVA AVIJACIJE	314
7.4.1 Dejstva avijacije na frontu od zapadne Slavonije do Hercegovine	323
7.4.2 Dejstva avijacije u Istočnoj Slavoniji	328
7.5 PRIMIRJE - VAZDUHOPLOVCI U VRTLOGU POLITIKE I AFERA	329
7.6 ODLAZAK IZ MAKEDONIJE	335
7.7. RAT SE PRENOSI U BOSNU I HERCEGOVINU	341
7.8. NAPUŠTANJE BOSANSKOG LONCA	343
RILOZI	348
OMANDANTI JRV-RVI PVO 1945-1992	349
VAZDUHOPLOVI U UPOTREBI 1942-1992	350
ORMACIJA JRV DECEMBRA 1949.	352
ROJNO STANJE U JEDINICAMA VAZDUHOPLOVSTVA NA DAN 20. 12. 1955.	395
RV I PVO NA DAN 27. JUNA 1991.	397
EDINICE RV I PVO 1942-1992.	
zvori i literatura	
Skraćenice	

## PREDGOVOR

Reforme u sistemu odbrane i proces međunarodne reintegracije Srbije su danas osnovne stalne tačke na kojima Srpska vojska gradi svoj put. Promene u odbrani uslovljene su eksternim uslovima - socijalnim, političkim i ekonomskim. Ali takode i internim, tehnološkim, organizacionim i taktičkim uslovima. Eksterni uslovi nameću vojsci nove misije. Naprotiv, unutrašnji uslovi u mnogome onemogućavaju te nove misije. Ako apstrahujemo često političko nerazumevanje koje dodatno otežava reforme, postoje unutar vojske mnogi realni faktori usporavanja reformskog procesa. Predimenzioniranost, opremljenost prilično zastarelom tehnikom, neadekvatna osposobljenost, neoperabilnost, neadekvatna gotovost za angažovanje i neprikladnost za nove bezbednosne izazove čine osnovne probleme koji stoje pred reformom u sistemu odbrane. U nizu dilema koje ovaj proces otvara, od nedavno oblikovanje Srpske vojske zahteva i istorijski pristup, kao veoma značajan segment u profilisanju vojske Republike Srbije.

Osnovni problem je što je Srpska vojska danas, umnogome tehnološki, ali i po unutrašnjem mentalnom sklopu, u stvari, naslednik Hladnoratovske Jugoslovenske narodne armije. Ova činjenica se često previđa. Vreme ratova i međunarodne izolacije devedesetih, samo je pojačalo tehnološki zaostatak, ksenofobiju, regresiju u promišljanju i socijalnu napetost. Nekadašnje vojne vrednosti doživele su svoj sunovrat. Upravo, ovo mi je bio osnovni motiv da pristanem da recenziram monografiju dr Bojana Dimitrijevića „Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo 1942-1992“. Naime, autor ovog dela, koje, iako, govori samo o vazduhoplovstvu, dao je njegovu kompletnu sliku od nastanka u vremenu rata 1942. do „prestanka“ postojanja 1992. godine, što ovaj rad čini čvrstim stajalištem u analizi mnogih današnjih procesa, dilema i nepoznanica. Makar u domenu vazduhoplovstva Mnogi od današnjih problema koje pritiskaju vazduhoplovstvo, upravo nisu razumljivi, bez sagledavanja istorijskog konteksta njihovog nastanka. U tome i jeste značaj ove monografije.

Današnje vazduhoplovstvo Srpske vojske je u veoma kritičnom položaju. Njega odlikuju inferiornost lovačke avijacije, ograničenost dejstava lovačko-bombarderske i izviđačke avijacije, neadekvatnost postojeće helikopterske flote, gde pretežu brojem laki helikopteri, a nedostaju osnovni transportni helikopteri koji bi povećali mobilnost vojske u novim izazovima. Potom, ograničenost dejstava protivvazduhoplovne odbrane, sa izuzetnom osetljivošću radara i drugih sredstava na elektronska ometanja protivnika i smanjena mobilnost, sveopšta istrošenost resursa i pojave besperspektivnosti čine aktuelni momenat veoma reforme teškim. Naprotiv, u vremenu Hladnog rata, o kome govori ova knjiga, ovako dramatičnih iskušenja bilo je manje. Ona su bila kratkotrajnija, drugačije kanalisana od rukovodećih struktura i prevazilažena u različitim međunarodnim kontekstima. Ova monografija svedoči o



ponekad, čak i preteranoj zainteresovanosti vojnog, političkog i partijskog vrha za razvoj vazduhoplovstva. Kao što je bio slučaj sa insistiranjem na razvoju domaćeg superosobnika osamdesetih godina ili na nabavi mlaznjaka početkom pedesetih, odnosno sa insistiranjem na politici razvoja domaće vazduhoplovne industrije po cenu neuspešnih projekata.

Daleko više od preglednog i čitkog rukopisa dr Dimitrijevića, koji može da ovu knjigu preporuči široj publici, smatram da je ona značajna za sve nas u Srpskoj vojsci, a posebno za kolege u vazduhoplovstvu, jer se njenim čitanjem, u mnogome razume današnji položaj vazduhoplovstva. Pre svega tehnološki, jer su gotovo sva osnovna sredstva kojima raspolaže vazduhoplovstvo nabavljena u vremenu o kome govori ova knjiga, i o kojima autor daje značajne informacije: logiku, vreme i način nabavke, kao i ranija iskušenja sa upotrebom pojedinih sredstava. Ovde je posebno značajno mesto o načinu razvoja pojedinih domaćih tipova koji su i danas osnovni srpski vazduhoplovi. Autor veoma kritički promišlja neke od ovakvih projekata vazduhoplovne industrije ili mogućnosti raketnih ili radarskih sistema, na bazi sačuvane dostupne građe. Na taj način dolazimo do razumevanja mnogih tehnoloških nedoumica ili interpretacija, stvorenih uglavnom nepoznavanjem prethodnih događaja u našem vazduhoplovstvu.

Moguće da je sa stanovišta današnjih odbrambenih povezivanja, najzanimljivije poglavlje o jugoslovenskoj integraciji projektu Vojne pomoći pedesetih godina, koji je bio neka vrsta ondašnjeg Partnerstva za mir, kome danas težimo. Dr Dimitrijević je obuhvatio sve aspekte i probleme ovog približavanja od tehnoloških, preko edukativnih do političkih. Ono što se jasno vidi da je vazduhoplovstvo bilo najznačajniji deo te integracije, i da je prednjačilo brojem ljudstva koje je prošlo obuku, novom tehnologijom i nivoom saradnje sa zemljama NATO.

Posebno značajno za shvatanje i razumevanje organizacije (a tim i istorijskih tradicija) je autorovo bavljenje organizacijskim razvojem i pregledom svih jedinica koje su bile u sastavu RV i PVO. Pošto je iz rada vidljivo da je autor u ovom polju konsultovao svu građu organizacijske uprave Generalštaba kao i RV i PVO, smatram da je to veoma važan doprinos sagledavanju organizacionih promena u toku pedeset godina ratnog vazduhoplovstva, jer su dati elementi kojima se može razumeti nastanak i razvojni put postojećih jedinica. Pogotovo u vreme organizacijskih promena koje nam predstoje u vazduhoplovstvu.

Smatram da je autor ponudio knjigu pisanu dopadljivim stilom. Uveren sam da njen istraživački doprinos je neophodno učiniti dostupnim i široj stručnoj i ostaloj publici, da bi se na taj način razumeli mnogi današnji procesi.

načelnik Generalštaba Srpske vojske  
general-major mr Zdravko Ponoš

## UVOD

Knjiga koja je pred čitaocem predstavlja historiografski pokušaj sagledavanja istorije ratnog vazduhoplovstva socijalističke Jugoslavije u periodu 1942 – 1992. godine. Iako je istorijska distanca pojam koji se nebrojenim informacijama svakodneвно ukida, svedoci smo da zainteresovana javnost u Srbiji, ali i na prostoru bivše Jugoslavije, još nema adekvatnu sintezu istorijskog razvoja ratnog vazduhoplovstva u naznačenom. Za prethodni period istorije srpskog/jugoslovenskog vazduhoplovstva pre 1941. postoji raspoloživa literatura, koja zainteresovanoj javnosti pruža vrlo dobru sliku. Međutim, posebno za period posle 1945. godine to je nešto drugačije, i pored nekoliko knjiga koje su dale pregled razvoja jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva (JRV, naziv *Ratno vazduhoplovstvo i protivvazдушna odbrana* usvojen je 1959), posle Drugog svetskog rata.

Relevantna pitanja kojima se bavi ovaj rad su mnogobrojna – od opšte želje za zasvođenim saznanjem o jednom problemu, do pojedinosti ili saznavanja procesa. Među njima su i sledeća pitanja: prelaz partizanskog vazduhoplovstva u mirnodopsko; organizacione forme novog vazduhoplovstva; uključivanje vazduhoplovne industrije u njegov razvoj i njena proizvodnja; vazduhoplovstvo koje od prvog mirnodopskog dana postaje i snažan faktor odvratanja, prvo na novouspostavljenim granicama, a nekoliko godina kasnije u ideološkom sukobu sa SSSR-om i njegovim satelitima, a zatim u kriznim trenucima socijalističke Jugoslavije: tršćanskoj i čehoslovačkoj krizi, zatim u nemirima na Kosovu i Metohiji. Da li postoji i koliki je diskontinuitet sa vazduhoplovstvom nestale jugoslovenske Kraljevine? Koliko je vazduhoplovstvo drugačije od prethodnog u kadrovskom, ideološkom ili organizacionom smislu? Na ovo pitanje se nadovezuje intenzivan ideološki segment u vazduhoplovstvu nove Jugoslavije – kao novost u armijskom životu ovog prostora. Kako je kasnije tekao mirnodopski razvoj, usponi i padovi, konceptijski promašaji ili dobra rešenja i mnoga druga pitanja koja obuhvata ovaj rad.

Kritičari armije često su *a priori* svojim nerazumevanjem dovodili u pitanje i njenu ulogu u modernizaciji jugoslovenskog društva. Upravo je vazduhoplovstvo ključni nosilac modernizacije armije i indirektno društva, što pokazuje razvoj vazduhoplovne industrije i prijem američke vojne pomoći. Politički dispute sa Sovjetima revitalizovao je jugoslovensku vazduhoplovnu industriju, koja je bila jedan od ključnih faktora modernizacije: svojim nastankom, novim tehnologijama, proizvodima koji su podizali tehnološki i kulturni nivo ljudi koji su u njoj radili. Raspoložujući mnogim novim tehničkim sredstvima posle isporuka u okviru sistema vojne pomoći, vazduhoplovstvo je podizalo opšti tehnološki nivo zemlje upotrebom mlaznog aviona ili radara, a kroz obuku svog sastava (koji je posle društvo



apsorbovalo kroz svršene majstore raznih znanja, tehničare, zanatlije, vozače i dr.) podizalo je i opštekulturni nivo.

U teško dostupan prostor istraživanja armije, pa stoga i ratnog vazduhoplovstva, zalazili su samo „istoričari po dužnosti“, odnosno sastavljači monografija i edicija za interne potrebe armije (*Razvoj Oružanih snaga SFRJ* u 24 toma i dr.), kao i pojedini vojni publicisti i feljtonisti, koji su na način primeren ovim žanrovima obradivali pojedine teme iz ovog i kasnijih perioda, često sa senzacionalističkim pristupom i nenaučnom svrhom, ili pogrešnom ili problematičnom namerom ili znanjem. Ponekad, i najviše: oficiri, generali, pripušteni su u archive, kada im je davana grada za lična istraživanja, mahom za periode u kojima su bili na komandnim dužnostima. Nedostatak naučno utemeljene studije o vazduhoplovstvu uslovio je da i dalje postoje nepoznavanje, stereotipi, mitske i neistorijske predstave o pojedinim događajima, tipovima vazduhoplova, razvoju, istoriji, mestu, ulozi u okviru vojske posle 1945. godine. Ipak, ne može se zaobići činjenica da je nekoliko vazduhoplovnih časopisa, u kojima su se entuzijasti bavili temama iz istorije RV, od sredine 80-ih godina pomoglo da istorijska slika vazduhoplovstva bude mnogo jasnija nego za neke druge vidove ili rodove JNA u istom periodu.

Okolnost da smo godinama bili u poziciji da profesionalno proučavamo vazduhoplovnu istoriju u okviru Muzeja Jugoslovenskog vazduhoplovstva i Muzeja Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva (reč je o dve institucije, iako pod jednim krovom, da ne bude zabune), učinila je da naš rad bude zasnovan na pregledu kompletne arhivske građe koja je pohranjena u ovoj ustanovi i opširne literature za ovaj period. Za rane periode razvoja vazduhoplovstva, arhivski fondovi čine nam ne „tanki“ rečeno istoričarskim žargonom. Za ovu temu najznačajnija i najdostupnija istorijska ustanova jeste Muzej Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva u Surčinu, koji poseduje najviše arhivske građe za ratno vazduhoplovstvo. Ono što smo utvrdili jeste da se zvanična istorija JRV počela da se godišnje beleži tek od 1955. godine. Za prethodni period postoje samo (pojedinačno sačuvane) istorije avijacijskih divizija ili pukova, dokumentacija po pojedinim slučajevima ili temama i periodika.<sup>1</sup> Tako smo i pored posebne vazduhoplovne pedantnosti, uslovljene prirodom ovog vida, ostali smo bez sumarnih i detaljnih istorijata JRV za čitav period koji omeđuje naša tema!

Istraživanje je zasnovano na pregledu dostupne građe za posleratni period RV, koja je pohranjena u Muzeju JRV u Surčinu. Godišnje istorije jedinica nivoa korpus – divizija – brigada – puk – samostalne jedinice, tehnička dokumentacija, kao fragmentarni godišnji pregledi na nivou Komande RV, nisu u kompletnu sačuvani, ali ipak, najvećim delom, zasvođuju kompletnu istoriju RV 1942 – 1992. godine. Sticajem političkih okolnosti, autor je dobio priliku da u Upravi za organizaciju, pregleda kompletnu organizacijsku građu za vazduhoplovstvo, koja je sačuvana od 1949. godine na dalje. Rezultati tog istraživanja su posebno vidljivi u prilogu 6, gde smo rekonstruisali kratke istorije svih vazduhoplovnih jedinica, gotovo sto procentno.

Za dobijanje potpunije slike, posebno o spoljnopoličkom trenutku i doga-

<sup>1</sup> Muzej Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva (u daljem tekstu MJRV), Zemun, fond posleratnih jedinica Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva (JRV). U Arhivu Jugoslavije fond pod brojem 546, zaveden je kao dokumentacija Komande vazduhoplovstva JA 1945–1947. Autorovim trebovanjem ovog fonda (1994) ustanovljeno je da se on ne nalazi u Arhivu Jugoslavije, iako je uređno zaveden.

dajima u kojima je RV učestvovalo, kao i o čitavom spektru ideološke istorije kombinovani smo fondove Diplomatskog arhiva Saveznog ministarstva inostranih poslova i Arhiva Jugoslavije. Konačno, sa različitih strana skupili smo dosta veći liku i temama šaroliku literaturu. Ona je reprezentovana kroz objavljene izvore naučne, stručne ili istraživačke članke, a zatim monografije, biografije i druga dela sa mnogim manjim ili većim pasazima koji se odnose na vazduhoplovstvo. Sveta grada i literatura postala je čvrsto tlo na kojem smo mogli da zidamo arhivsku zasnovanost istraživanja. Poseban ton davali su podaci sakupljeni prilikom ranijih poseta spomen-sobama nekih vojnih jedinica i razgovori sa pojedinim pripadnicima RV. Usmeni izvori su postali zahvalna dopuna za određena pitanja iz istorije armije ovog perioda. Naravno, i u ovom segmentu iskustva su različita. Razni ljudi različito su pamtili pojedine događaje, isticali svoje stavove ili uloge, kraće ili duže govorili, bili odbojni prema zapisivanju, smatrali da nemaju ništa posebno da kažu o nekim pitanjima. Moguće je da je ponekad neki sud ili interesantno opisati detalj povukao i samog autora da se previše „identifikuje sa temom“. Generalno naša su iskustva takva da je rad na sabiranju usmenih izvora vrlo važna dopuna uslovima poznate teme na bazi arhivske ili novinske građe, a za neke pojave ili za lično viđenje i ocene nezamenjiv.

Sa ovakvim problemima suočili su se i sastavljači edicije *Razvoj oružanih snaga* (knjige 4 i delom 16, 17 odnose se na RV i PVO), o čemu svedoči raznolikost opisa i nivo informacija za periode u okviru pojdinim oblasti u ovoj ediciji. Razumljivo, razni autori ove edicije pridavali su veću pažnju pojedinim temama. Nivo njihovih spisateljskih sposobnosti takode je bio raznolik. Medutim, nedostatak građe i njena fragmentarnost, zbog koje su neke pojave ostale nedovoljno protumačene kao i olako pređena komplikovana mesta ostaju evidentni.

Medutim, i samo doba koji omeđuje vremenski okvir naše teme nije bilo na klonjeno onima koji bi ostavljali podatke za istoriju. Istražujući istoriju vazduhoplovstva sa kolegama Milanom Micevskim, Draganom Savićem, Aleksandrom Radićem i Aleksandrom Kolom, kod gotovo svih svedoka ustanovili smo potpuni nedostatak sačuvane lične građe, dokumenata i posebno fotografija iz ovog perioda. Najkritičniji su periodi 1948–1951. i 1991–1992, koji su za istraživanje svakako najteži, ako se sudi po našim usmenim izvorima. Složenost situacije, kao opšta obazrivost prema svemu i svakome uticali su na to da se vojna lica kloni sakupljanja podataka, dokumenata i fotografisanja, osim najnužnijeg. Česte preformacije, promene mesta baziranja, terensko baziranje, fluktuacija ljudi, svojevrsna nezavršenost i konstantnost ratnog stanja u miru, dodatno otežavaju sećanja ali su komplikovali i tadašnju armijsku praksu.

Postoji mnogo primera o dilemama istraživača koji nastoji da stekne celovitu i tačnu istorijsku sliku o pojedinim pitanjima iz istorije RV. Recimo, prvih godina u vazduhoplovstvu je ustanovljena evidenciona zbrka u domenu aviona i motora, tako da se pri primopredajama materijala često nije znalo ni šta se prima, ni njegova prethodna upotreba. Navodimo samo jedan primer o tome, prema svedočanstvu iz Biltena Vazduhoplovno-tehničke službe: „Imajući u jedinicama takvo stanje materijala a u nedostatku rezervnih delova za kompletiranje, vršilo se skidanje opreme sa jednog aviona-motora i ugrađivala se ista na drugi, radi njegovog dovođenja u ispravnost, čime je napravljena još veća zbrka oko evidencije opreme aviona-motora. U takvim slučajevima nije se moglo ustanoviti šta je koji od



aviona-motora imao od opreme, a šta nije i nisu se mogle preduzeti nikakve mere za popunu nedostajuće opreme aviona-motora". Zbog takve situacije naređen je inventar u svim jedinicama JRV od 15. do 30. aprila 1950.<sup>4</sup> Verujemo da je posle inventarisanja stanje bilo bolje, ali o tome da nepravilnosti nisu sasvim nestale svedoče i razlike u onome što je pisano u godišnjim istorijama jedinica, registrima aviona i pojedinim tehničkim knjižicama, a recimo odnosilo se na upotrebu nekog sredstva u jedinici. Sve to je znatno otežavalo istraživanje i omogućavalo da se prolaskom kroz samo jednu vrstu građe izvuku i neki pogrešni zaključci, pogotovo kada je reč o tipologiji ili brojnom stanju pojedinih letelica.

Slične dileme su postojale i sa istorijama pojedinih jedinica RV i PVO. Tajnovitost naziva kombinovana sa poslovičnom nebrigom o tačnosti istorijata jedne jedinice, uz kombinaciju sa praksom nastavljanja tradicija jedinica iz tzv. NOR-a, usloveli su neznanje i pogrešne interpretacije u ovom domenu istorije RV. Otuda u velikom dodatku na kraju knjige uvodimo istorijate svih jedinica RV i PVO, napisanih informativno, kako rekosmo, na kombinaciji građe Muzeja JRV i III (organizacijske) uprave Generalštaba JNA.

Pojavom *globalne informativne mreže (internet)* protok informacija dostigao je gotovo dramatične razmere. Tako se i RV i PVO našlo kao tema mnogih internet sajtova. Novi vazduhoplovni entuzijasta mora da bude svestan sveopšte dostupnosti internetu, usled koje se na globalnu informativnu mrežu slivaju najraznovrsniji podaci, bez ikakve selekcije. Diskusije, pregledi udesa, potpisi jedinica, tipologija – uglavnom su teme kojima se bave vazduhoplovni-internet analitičari sa celog prostora bivše SFRJ. I dok je 80-ih godina vazduhoplovna štampa kreirala tipičnog vazduhoplovnog entuzijasta, koji se mahom bavio vazduhoplovstvom profesionalno ili iz hobiya, današnja generacija vazduhoplovnih entuzijasta uglavnom je stoprocentno okrenuta informacijama sa interneta. Te informacije su često fragmentarne ili netačne, a nepostojanje vazduhoplovne literature ne omogućava da se podaci svrstaju u korektan istorijski li tehnološki okvir. Ako se tome doda i činjenica da, i pored nekoliko zapaženih članaka u vazduhoplovnoj štampi na Zapadu, i dalje postoji baratanje netačnim i stereotipnim predstavama o RV i PVO, onda je situacija još teža u pogledu sticanja pravih saznanja o ovoj problematici. U tom kontekstu treba sagledati i potrebu za ovakvom knjigom, koja teži tome da na bazi proverljivih relevantnih dokumentarnih izvora ponudi kompletnu istoriju jugoslovenskog RV i PVO u vreme Titove i post-Titove socijalističke Jugoslavije.

Više prelomnih godina figuriraju u istoriji jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva posle 1945. godine. Ako usvojimo organizacijski faktor to su godine 1948, 1959, 1964, 1966, 1986... Ukoliko je merilo za omeđivanje razdoblja modernizacijski faktor tu su sledeće godine: 1951, 1953, 1956, 1962, 1975, itd. Postoje verovatno i drugi sistemi za određivanje perioda u istoriji JRV, ali mi smo se opredelili za kombinaciju organizacijskog i modernizacijskog faktora za omeđivanje bogate istorije JRV. Pri tome dali pregled nastanka i istorije RV u okviru partizanskog pokreta 1942–1945, a u istorijskom putu RV, preko 1945, 1948, 1951, 1959, 1964. i 1986. došli do njegove transformacije u RV i PVO Vojske Jugoslavije maja 1992. godine, kao potpuno različite državne tvorevine od prethodne Jugoslavije a koju je vezan i razvoj RV i PVO.

Poseban deo ove monografije posvećen je ratu 1991–1992. i učešću vazduhoplovstva u njemu. Ovaj deo ima posebnu ulogu da osvetli dramatičan i herojski ratni put RV i PVO u toku sukoba u secesionističkim zapadnim jugoslovenskim republikama. U Hrvatskoj i Sloveniji već odavno je progovoreno na ovu temu. Pripadnici RV i PVO, su u toj viziji bili potpuni negativci. Stoga je naša namera bila da na bazi raspoložive građe i drugih izvora ponudimo što je verniju rekonstrukciju događaja 1991–92, u kojima je RV i PVO igralo značajnu ulogu i prinese na oltar otadžbine brojne žrtve plavog stroja. Poznaajući reakcije ovdašnje vazduhoplovne „javnosti“, verujemo da će ovaj deo privući najviše pažnje. Ali, stvoriti i najviše oprečnih stavova. Ipak, ovaj deo je napisan sa najboljom namerom za afirmaciju pregalaštva koje su vazduhoplovci tradicionalno pokazali.

Ova monografija nastala je kao proširena verzija monografije o Komandi RV i PVO koju je, prema zamisli i naredbi tadašnjeg načelnika Generalštaba VJ o izradi monografija rasformiranih komandi strateških grupacija Vojske Jugoslavije, podelovima pripremio autorski tim koji su činili Milan Micevski, Aleksandar Radić i autor. Knjiga je trebalo da bude objavljena u 2003. godini. Zbog nedostatka sredstava, ali i drugih razloga, monografija nije objavljena. U toku zime 2004/05. autor je na bazi svog dela u toj monografiji o RV i PVO (period 1945–1991), izradio ovu proširenu verziju koja je pred čitaocima.



## Prvi deo 1942–1945 NASTANAK I RAZVOJ PARTIZANSKOG VAZDUHOPLOVSTVA<sup>1</sup>

Posle 22. juna 1941. i napada Trećeg rajha na Sovjetski Savez, na terenu okupirane Kraljevine Jugoslavije pojavile su se i komunističke oružane grupe. Komunistička partija Jugoslavije (KPJ) živela je do tada u najvećem delu oblasti neometana od nemačkih vlasti. Izuzetak je bio u Hrvatskoj, gde su domaće vlasti započele progon komunista, koji su posle Srba bili neprijatelj br. 2. Rat na Istoku označio je promenu stava ilegalne KPJ, koja je proglasom pozvala na ustanak i antifašistički otpor. Nekoliko dana kasnije obrazovan je i Glavni štab Narodnoslobodilačkih partizanskih odreda Jugoslavije. Na čelu je bio generalni sekretar KPJ pod ilegalnim imenom Tito, a ostali članovi bili su istaknuti prvaci ove ilegalne stranke. Političko rukovodstvo postalo je tako i vojno rukovodstvo, iako u tom trenutku bez profesionalnih vojnih lica. Izlaskom komunista iz gradova počelo je formiranje prvih partizanskih jedinica, koje su do kraja leta prerasle u odrede sa po nekoliko stotina ljudi. Za partizane, predvođene komunistima, glavna svrha ustanka bila je da se pomognu ratni naponi Sovjetskog Saveza u borbi protiv Trećeg rajha. To je značilo da se ustanak morao odmah podići, jer je stanje na Istočnom frontu bilo tegobno za Sovjete. Odluka je pala na sastanku 4. jula 1941. u Beogradu. Značajna iskustva 20-godišnje ilegale u kojoj su jugoslovenski komunisti dotad funkcionisali bila su dragocena u danima posle okupacije Kraljevine. Nepostojanje regionalizma, partijska centralizacija, ali i fanatičnost dobrog dela članova predstavljali su dodatni poen za komuniste. Neke od ovih karakteristika ostaće i dalje faktor komunističke prednosti nad direktnim konkurentima – vojnočetničkom organi-

<sup>1</sup> Celo poglavlje predstavlja uvod na bazi do sada objavljene literature: Božo Lazarević, *Vazduhoplovstvo u NOR-u 1941–1945*, Beograd 1972; Čuvati našeg neba, Beograd 1977, 43–180; Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo u Narodnoslobodilačkom ratu, *Materijal sa simpozijuma*, Beograd 1981; Dušan Otović, *Kad partizanski avioni polete*, Beograd 1982; *Za pobeđu i dobođu. Vazduhoplovstvo u strategiji NOR-a. Učesnici govore* (okrugli sto: 21. mart 1985), Beograd 1986; dr Predrag Pejić, *Prva i druga eskadrila NOVJ*, Beograd 1991; *Isti, 42 vazduhoplovna divizija*, Beograd 1991; *Odnosi Jugoslavije i Rusije (SSSR) 1941–1945. Dokumenti i materijali*, Beograd 1996; Aleksandar Kola, Bojan Dimitrijević, *Sputnjak*, Beograd 1997; Dragan Savić & Boris Ciglic, *Croatian Aces of World War 2*, Osprey Aircraft of the Aces 49, Oxford 2002.



zacijom potonjeg generala Draže Mihailovića. Sukob dva antifašistička subjekta proistekao je iz njihovih suprotstavljenih pozicija po svim pitanjima, koje će se u daljem toku rata samo pojačavati. Građanski rat, koji je počeo u najosetljivijem trenutku ustanka, u krajnjoj liniji je rezultirao njegovim slomom i uspostavljanjem podela sa trajnim istorijskim obeležjem.

Najbitnija razlika nove vojske u odnosu na prethodnu Jugoslovensku vojsku ogleda se u činjenici da je to bila partijska vojska. Od samog početka partizanske jedinice su u svom sastavu imale partijske organe: komesare, zamjenike komesara, partijske ćelije, kasnije komitete viših jedinica. Omladinska organizacija SKOJ imala je takode svoje organe po vertikali partizanskih jedinica, koji su bili pripremna forma za ulazak u KPJ. Za razliku od nekih drugih totalitarnih vojski tog doba, jugoslovenski komunisti nisu stvarali ekskluzivne partijske sastave, već su vodstvo pokrivali svojim ljudima, ili su kroz sistem dupliranja komandant – komesar obezbeđivali da partija uvek ima kontrolu nad komandom, ukoliko komandir – komandant nije član KPJ. „Članovi partije imali su zadatak da ostvare rukovodeću ulogu naše Partije u Narodnooslobodilačkoj vojsci radi podizanja političke svijesti, učvršćenja morala, čvrstine i discipline”.

U srpskim krajevima koji su bili pod upravom NDH, otpor je nastao na drugačijim osnovama nego u Srbiji. Tu je srpski pokret imao drugačiji karakter i uslove opstanka, što partizanska propaganda kao i potonja srpska i jugoslovenska istoriografija nisu uzimale u obzir. Prvenstveni cilj je bila zaštita od pokolja nad srpskim stanovništvom koje je sprovodila marionetska NDH, i to je glavna razlika u odnosu na akciju i pokret nastao u Srbiji, odnosno Crnoj Gori. Već u prvim nedeljama postojanja NDH izvršen je pokolj Srba, koji se merio desetinama hiljada pobijenih. Time je srpski narod još juna 1941. izazvan na spontani otpor. Nikle su čete, uzdigli se lokalni vođe. Ljudi su se snabdevali oružjem kako su mogli, vezivali su se sa kim su morali i tražili pomoć gde god su mogli da je nađu. U drugim delovima NDH, komunističke pristalice formirale su manje grupe, ali je zbog početnog pritiska na komuniste od strane NDH u Zagrebu, kao i nezainteresovanosti hrvatskog stanovništva za ustanak, njihov značaj do 1943. bio marginalan. Komunisti su uticali na to da se ustanička energija sa samoodbrane, preko borbe sa okupatorima, prevede na kolosek revolucije. Partizanske snage su u ustašama videle protivnike u službi okupatora, sa kojima su vođene nemilosrdne borbe, ali se u propagandi nije dozvoljavalo da se ta borba shvati kao borba protiv hrvatskog naroda u celini. Štaviše, kasnije je svako kolebanje među domobranima korišćeno za podrivanje NDH i prelazak Hrvata na partizansku stranu. Specifične okolnosti nastanka i rada vazduhoplovstva NDH upravo se mogu razumeti kroz ovaj odnos. Komunističkih pristalica bilo je u redovima Zrakoplovstva NDH, a prelet na drugu stranu nije, osim konspiracije, bio tehnički izvodljiv. Tako su partizani i došli do prvih aviona u maju 1942. godine. Na teritoriju u okolini Prijedora, koju su kontrolisali partizani, 23. maja spustili su se jedan avion Potez 25 i jedan Brege 19. U avionima su bili prebegli hrvatski vazduhoplovci: piloti Kluz i Čajavec i mehaničar Jazbec. Sa Bregeom 4. juna partizani su izvršili borbeni zadatak nad Banjalukom i aerodromom Zalužani. Avion je pogođen sa zemlje, posle prinudnog sletanja: ranjeni pilot Čajavec je izvršio samoubistvo a mehaničar Jazbeca je ubijen kasnije u zatvoru. Drugi avion tipa Potez uništila je na zemlji, 6. jula, nemačka avijacija. Ova posada je prethodno izvršila četiri borbena leta.

Poseban problem za partizanske snage predstavljao je nedostatak oružja i opreme. Glavni izvor vojničkog odevanja bilo je otimanje od neprijatelja, a tek od kraja 1943. godine i tokom 1944. kroz pomoć od saveznika. Uniforme i oružje su bili raznovrsni. Jedinice NOVJ su tokom rata na prostoru NDH u više navrata došle i do težeg naoružanja, pa nakratko i do avijacije (1942, 1943). Tako su postepeno, pogotovo od kapitulacije Italije, stvarane jedinice raznih rodova od zaplenjene tehnike: artiljerijske, tenkovske, inženjerijske, vazduhoplovne. Kapitulacijom Italije 9. septembra 1943, u partizanske ruke je palo nekoliko aviona: u hidrobazi Divulje jedan hidroavion tipa Fleet, na letelištima Grobničko polje i Gorica još nekoliko mahom neispravnih aviona (Roda, Saiman, Kaproni i dr.). Ovi avioni su korišćeni izolovano i kratkotrajno (Fleet, mesec dana do udesa 6. oktobra, sa ukupno preko 30 letova), još pre donošenja odluke da se u okviru snaga NOVJ organizuju vazduhoplovne jedinice.

Vazduhoplovno odeljenje pri Vrhovnom štabu partizanskih snaga formirano je i počelo sa radom 16. septembra 1943. Načelnik i jedini na spisku u odeljenju bio je hrvatski prebeg i bivši pukovnik Vazduhoplovstva vojske France (Franjo) Pirc. On je u toku pregovora sa Britancima sledeće, 1944. godine imao posebnu ulogu u formiranju vazduhoplovnih jedinica popunjenih partizanima. Ipak, ideja o formiranju vazduhoplovstva je bila prisutna u najvišem partizanskom rukovodstvu, pa je 14. oktobra 1943. u Livnu formirana 1. vazduhoplovna baza NOV i POJ, sa zadatkom da prihvata vazduhoplovce iz partizanske NOVJ, ali i prebege iz Zrakoplovstva NDH. U istom periodu Vrhovni štab je uputio poziv vazduhoplovcima u svojim redovima, ali i onima u svim ostalim vojnim formacijama na jugoslovenskom ratištu, da se priključe novom vazduhoplovstvu. Sama baza imala je dva bivša hrvatska aviona tipa FL-3 i Do-17, koji su krajem oktobra i sredinom novembra preleteli na letelište kod Livna. Sa manjim FL-3 izvršeno je nekoliko trenažnih letova, dok je bilo goriva, a dvomotorni Do-17 pripremljen je za prevoz partizanske delegacije kod saveznika u Italiju. U ključnom momentu pred poletanje jedan nemački avion, koji se iznenada pojavio nad letelištem, uništio je ovaj Do-17. Od posledica tog bombardovanja stradalo je više partizanskih oficira, kao i dvojica britanskih. Među žrtvama je bio i istaknuti komunistički omladinski prvak Ivo Lola Ribar, ranije određen za vođu te misije. Mimo tog kontroverznog događaja, 1. vazduhoplovna baza je prikupila grupu vazduhoplovaca, koji su do prodora nemačkih snaga i povlačenja vršili određenu teorijsku vazduhoplovnu obuku i pripremu. U međuvremenu promena savezničke politike, ozvaničena na konferenciji „velike trojice” u Teheranu, omogućila je partizanima da ovo vazduhoplovno ljudstvo bude poslato kod saveznika na obuku. Preko Glamoča, (gde je kasnije postojala 2. vazduhoplovna baza – formirana 21. aprila 1944), Trogira, Hvara i Visa ljudstvo baze prešlo je u Italiju januara 1944, gde se sakupilo oko 250 avijatičara. Baza je rasformirana sredinom marta 1944. u mestu Karovinjo u Italiji, a njeno ljudstvo je 20. aprila prebačeno u Beninu, Libiju, gde je delom ušlo u sastav partizanskih skvadrana pri RAF-u.









*Pirivski piloti 352. skvadrone pri pripremi za let. U sredini, desno, komandant partizanskog vazduhoplovstva pukovnik Pirić maja 1944. godine.*

18. avgusta kada su u 10 časova skvadron lider Protic i pilot Kluz izvršio dvočasovno pracenje četvorke Spitfajera iz 352. skvadrone u borbenom deistvu nad Dalmacijom. Prvi borbeni zadatak 352. skvadrone izvršila je petorka Spitfajera 23. avgusta deštujući u sirem rejonu Knina. Od toga dana skvadron je usao u dinamičan tempo borbenih deistava operisuci nad teritorijom okupirane otadžbine.

Na drugoj strani u Egiptu 351. skvadron završio je dvonedeljni kurs za borbeno deistva na aerodromu Šalita tokom septembra 1944. Po završenju obuke, takođe spunjen i veškimelanom skvadron je dobio naredenje da se pridruzi 352. skvadrone u Italiji. U periodu od 28. septembra do 2. oktobra 1944. jedinica je prebazirala na aerodrom Kane. Ovaj skvadron postao je takođe deo 281. vinga koji je bio zadužen za operacije nad Jugoslavijom. Prištaba BAF-a bio je raspoređen partizanski oficir za vezu koji je usaglašavao borbeni deistva prema partizanskim zahtevima sa terena. Prvi borbeni zadatak 351. skvadrone je izvršio 13. oktobra.

Prinamni zadatak bio je podrška partizanskim snagama, a ostali zadaci bili su lovacke zastite, izviđanja i drugo. Sve operacije su izvodene po standardima RAF-a. Vec na polju je gorela od zene da se sto vise angazuje u deistvima, sto se abrzlo odrazilo na broj stradalih letaca. Ocenjeno je da je većina misija uspesno izvedena kada se izmucio obzr problemat crst. Uva vremenske prilike, uduenost područja operacij, kada se usto u prebacio i s. u goslovenski skvadron—cesta je bila priksa da Spitfajeri, 352. skvadrone prate i r. kene. 23. 1. skvadrone borbenim deistva. Operacije su izvodile u crmacinama, u e inog do sest. vi. a k. i k. i. osari. Na vesca kombinacija bila je par ili četvorka. Harikeni su izvodili na veći broj zadataka u paru, a rede u sest. i. drug. m. formacijama. Oba skvadrone su deistvovala na vise nad Dalmacijom, Bosnom i Hercegovinom, a u

pojedini umaskama deistvovali se i nad Crnom Gorom, kasnije i nad Slavenom i Hrvatskom. Dana 29. avgusta 1944. Spitfajeri 352. skvadrone pojavili su se i nad Kosmetom.

Od 19. avgusta 1944. uspostavljen je stalni detašman Spitfajera na aerodromu na ostrvu Vis. N. nov glavni zadatak u prvo vreme bila je pratnja Harikena iz 351. skvadrone koji je uspostavio svoj detašman na Visu u periodu od 20. oktobra 1944. do 18. februara 1945.

U novembarskom izveštaju iz skvadrone vec je bio istaknut zahtev za njegovu preorazanje novim verzijama Spitfajera Mk VII ili Mk IX—odnosno Harikena Mk IV. U saopštenju Spitfajeri 352. skvadrone broje jedini RAF-ov skvadron—prema tome i p. m. na ovom području—koji ne računamo Spitfajere iz 20. grupe 21. storma koji je bio u sastavu BAF-a. Jedno vreme tokom operacija na Harikenama je leteo britanski 6. skvadron koji je bio u sastavu istog vinga. Glavni razlog za preorazbu imeli su pomeranje i t. i. i. ka severu, sto je zahtevalo izazd i et. kao i et. i. protivavionske vatre koji je zahtevala veca otpornost motora. Vec u januaru 1945. navedeno je da i et. i. o. statim tipovima koji zahtevaju izuzetna vesna da bi se održali u isto vreme i procent ispravnosti. Percevo je postavljen zahtev za preorazbu ne iz nap. m. da sa piloti 352. skvadrone u dobi i koac. i. i. sa p. m. letackog iskustva, pa stoga lako mogla da se preorazuju na Spitfajere Mk VII ili Mk IX.

Vec od decembra 1944. korekovan je stalni nedostatak i ispoloziva pilotata u 352. skvadrone. Izuzetna aktivnost—srecnost najveceg dela pilotata—u borbenim zadacima uslovlja je ekstremno visoku brojku stradalih letaca. Posebno je zanimljiva bila činjenica da su u operacijama s nad. i. komandant skvadrone i sta komandira Harikena tako da je u 1945. godini skvadron operisao sa samo



*Jugoslovenski piloti u sastavu RAF-a odlikovali su se izuzetnom potrdovanoscu u vazdušnim operacijama, o čemu svedoce i brojne crtve i unisteni ili osteceni avioni.*







## 1.2 ŠKOLOVANJE U SOVJETSKOM SAVEZU

Jugoslavenski partizanski vazduhoplovci u ovom periodu započeli su obuku u Sovjetskom Savezu na osnovu sporazuma partizanskog Vrhovnog štaba i vlade SSSR iz marta 1944. godine. Za razliku od britanskog iskustva gde je obuka bila relativno brza, a jedinice sa i za manje od pola godine već izvišavale zadatke pojedine partizanskih snaga, proces obuke kod Sovjeta je bio mnogo sporiji. Zbog ideološke i etničke razlike, Sovjetima nije nikada prebacivana ova sporost. Prve grupe partizanskih avijaticara, neke iz zemlje, druge iz Italije ili severne Afrike stigle su u SSSR krajem avgusta 1944. prolazeći razna iskustva na putu do prve zemlje sovjetaizama, kao i u njoj samoj. Tokom jeseni više drugih grupa takođe je došlo u sovjetska vazduhoplovna učilišta. Partizanske grupe podeljene su po triovima avijacije i kapacitete na školovanje, to je započelo u avijaciji u Krasnodaru za jurisnu avijaciju u Groznom, za bombardersku u Engelsu i za transportnu avijaciju u Moskvi. Na taj način je raspoređena prva grupa septembra 1944. a potom su druge grupe koje su pristizale u SSSR bile raspoređivane u postojeće korseve. Program je bio jedinstven za sve, bez obzira na predznanja ili iskustvo.

Grupa (dve posade) na transportnim avionima u Vukovu pored Moskve je najranije završila obuku. Oni su već u proleće 1945. stigli u Zemun i uvrstili su u sastav postojeće transportne grupe. Sa drugim grupama nije bio takav slučaj i one su stizale sukcesivno posle završetka Drugog svetskog rata. Prva klasa stasavala u zračnom učilištu kod Krasnodara započela je obuku u oktobru. Tada je i formiran 1. jugoslovenski vazduhoplovni levački puk (1. jugoslavski istrebielni avijacioni polk) koji je u Jugoslaviju stigao tek septembra 1945, kompletno naoružan i opremljen tipa Jak-3. U školskom centru za jurisne kod Groznog nastava je počela a drugo, polovinom septembra 1944. Od ovih vazduhoplovaca formiran je 3. marta 1945. 2. jugoslovenski vazduhoplovni jurisni puk (2. jugoslavski sturmovni avijacioni polk). Puk je po završetku obuke naoružan jurisnicima Il-2 prebažiran u Jugoslaviju a posle rata u leto 1945. U bombarderskom učilištu u Engelsu grupe partizanskih vazduhoplovaca bile su na obuci dugo posle rata. Od njih nisu formirane posebne jedinice, već su po povratku 1946. i 1947. godine uvrštene u postojeće jedinice u Jugoslaviju. Školovanje u Sovjetskom Savezu bilo je kompaktan i različit od obuke kod Britanaca. Usluži obuke su i pored ideološke bliskosti bila dva srovi: počev od vojnoškog dela pristupa nastavi, odnosa prema jugoslovenskim partizanima, do sveopšte oskudice i velike hladnoće. Tamo su već iskusni vazduhoplovci samo vršili preobuku, prošli su kroz seve a zatim su odmah obrazovani u eskadron i stigli na ratište što je u tom trenutku za partizanski pokret bila bitna činjenica. Grupe koje su stizale u SSSR imale su i malu perspektivu i prvo završavaju zmatanje balon stvoriti i zadržati prve letelice i dronove, a potom laskati u novu Jugoslaviju u balaon i rukovoditi komandovima. Tamo su stizali vazduhoplovni snaga. Za razliku od onih koji su došli iz RAF-a oni su odmah postavljani na više komandne dužnosti i predstavljali su značajan deo u jugoslovenskom vazduhoplovnom kadru.



Vazduhoplovci i avioni Il-2 Sturmovik 554 (jurisnog puka, pristigli iz SSSR značajno su pojačali sastav novog vazduhoplovstva Oryde ih vidimo u toku preleta iz Sombora u Skoplje - leto 1945. godine

## 1.3 PARTIZANSKE FORMACIJE I STVARANJE ŠTABA VAZDUHOPLOVSTVA

Posle odlaska 1. vazduhoplovne baze van zemlje partizanske snage u domeni vazduhoplovstva su imale uglavnom iskustva u pripremi i održavanju letelista za prijem britanske pomoći, kao i za evakuaciju ranjenika koju su vršili pripadnici sovjetskih vazduhoplovstava. Pravih avijacionih jedinica nije bilo jer sve do jeseni 1944. godine nije bilo mogućnosti za njihov razvoj. Ostrvo Vis zbog toga nije bilo odmah ubrzo poseljeno britanskim i partizanskim snagama, postalo je značajna vazduhoplovna stanica na kojoj će se kasnije obrazovati i bazirati jedinice partizanskog vazduhoplovstva. Kako se u stvaranju vazduhoplovstva partizanski pokret mogao osloniti prvo na Britance, a zatim od jeseni 1944. i na Sovjete, nije bilo potrebe za razvojem partizanskog vazduhoplovnih elemenata na terenu koji je često menjač gospodarstva. U takvoj situaciji u periodu 1944-1945. formirane su sledeće vazduhoplovne jedinice na teritoriji Jugoslavije pod kontrolom partizana: Eskadrila za vezu VŠ, Eskadrila 5. udarnog korpusa, Transportna grupa i na kraju Mostarska eskadrila.

Eskadrila za vezu VŠ NOV i POJ – formirana je 18. avgusta 1944. na Visu. Bila je naoružana sa četiri aviona Po-2 koje su isporučio Sovjeti na aerodrom Vis u toku formiranja i sa nekoliko aviona koji su putovali prebegom iz NDH i u Savez.



[illegible]















partizanske konkurente. Posle dva dana povremenih dejstava ova jedinica je prebazirana u Rajlovac i odatle produžila dejstva. Po naredenju Generalstaba JAV-a Štaba vazduhoplovstva i GVD sa aerodroma Kupus na kod Sombora 9. maja prebazirana je na aerodrom Rajlovac operativna grupa 421. borbenog puka. Ova jedinica i Mostarska eskadrila imale su zadatak da iz vazduha pomognu snage 3. korpusa i KNVO-a u obratnici sa Mitrovićevim snagama. Iscrpljene u visenedelnom maršu snage IVVO nisu imale nikakva sredstva za odbranu sa zemlje osim puško-mitraljeza. Zbog toga su imali malu mogućnost da se nesmetano pojavljuju nad živom snagom u kolonama, da dejstvuju iz pogodnih manevara i do kraja iskoriste sva uborna sredstva. U toj akciji 421. puk je od 9. do 13. maja izvršio ukupno 44 borbena zadatka.

Posle te borbene operacije, operativna grupa 421. puka prebazirana je 21. maja u Lacačak odakle je predavala asce je protiv hrvatskih snaga u Posavini, u rejonima Vlaske Male, Odzaka, Šanica i drugih manjih mesta, završeno sa 25. majem. Ukupno je izvršeno 39 borbenih zadataka. Mostarska eskadrila je izvršila 105 jedan broj zadataka povremeno dejstvujući iz Rajlovca uz ostale zadatke. Ova eskadrila je izvršila ukupno 88 borbenih zadataka protiv obe grupe od kojih je 50% bilo sa vatrenim dejstvom. Interesantno je da je u tim dejstvima 421. puk skoro četvrtinu (19 od 83) izvršio protiv Ivan Koreša koji je 1948. godine poginuo na probnom letu u opitnom centru. Posle tih dejstava operativna grupa je preko Zemuna 2. juna 1945. stigla u Skoplje u sastav svog puka.

Krajem maja 1945. operativni raspored vazduhoplovstva JAV bio je sledeći: jedinice 42. vazduhoplovne jurišne divizije (422, 423, 412, 413. puk i divizijske pristapske jedinice) na aerodromima Zagreb i Ljubljana; jedinice 11. vazduhoplovne lovačke divizije (111, 421 i deo divizijskih jedinica) na aerodromu Skoplje; Transportna grupa na aerodromu Zemun; 1. lovački puk i Prva pilotska škola u Zadru; jedinice 9. oblasne baze mahom su bile stacionirane u Zagrebu i manjim delom u Ljubljani, sa izuzetkom pojednog bataljona aerodromske službe raspoređenih u Somboru, Skoplju i Novom Sadu.

U takvom rasporedu jedinice vazduhoplovstva JAV su započele marnodopski razvoj i dočekale prvu posleratnu reorganizaciju avgusta 1945. godine.



Pet vojnih Dagleasa C-47 predati su Glavnoj upravi za vazdušni saobraćaj, od koje je 1947. godine nastala Jugoslovenska aerotransport JAV.



Vazduhoplovstvo JA se u prvom posvjetnom mesecu 1945. nalazilo u prilično lošem periodu. Na jednoj strani bile su divizion organizovane na bazi pomoći Crvene armije, a na drugoj nekakve eskadrine koje je formiralo britansko vazduhoplovstvo. Postojale su i neke formacije partizanskog porijekla i veća grupa vazduhoplovaca na skrovanju u SSSR-u. Preformacija kojom bi se takve stvari dovelo u mirnodopski „red“ bila je neophodna. Generalštab JA doneo je naredbu o preformaciji 3. avgusta 1945. I u narednim mjesecima su četiri vazduhoplovne divizione – jedan vazduhoplovni transportni puk kao osnov avijacijske komponente vazduhoplovstva JA, četiri vazduhoplovne oblasne komande koje su bile odgovorne za aerodrome širom Jugoslavije, tehničko-obuzbeđivač avijacije i formirano je i Vazduhoplovno vještacko sa namjenom da školuje vazduhoplovni etacki kadro za VJA. Neke formacije su bile rastopinjane (Crvena vazduhoplovnik i Voznja i Vozjački puk). Vazduhoplovna podoficirska škola i dio ili sa preformirane u skladu sa novom formacijom – postojeće dve vazduhoplovne divizione, vazduhoplovna transportna grupa. Uz to su nadgledali i prenametali, takva formacija VJA/JRV ostala je osnov do 1959. godine.

Ratne divizije (11. lovačka i 42. jurišna) pružile su dobru osnovu, vazduhoplov  
se u to vreme očekivala, bila ključna za obrazovanje 3. i 4. divizije i 1. transportnog  
čim trofejinim i drugim avionima omogućili da se formira pomenuti transportni  
puk. Primljena je i količina od 64 dvomotorna aviona bombardera tipa Petjakov  
Pe-2FT. 27. avgusta su se formirale 4. bombarderske divizije i 1. transportni puk.



















centru. Protivavenske artillerije, čija je namena bila da služi za sabiranje i razbijanje radarske tehnike. Tokom 1947. godine SSSR jeporučio 9 osmatračkih radara tipa P-2M-a (čehoslovački jedan (od 10 naručenih) radar tipa Mannheim. Marta 1948. od te tehnike i sabiranog ljudstva formirana je prva radarska četa za protivzračnu odbranu Beograda koja je imala svoje radare na Zvezdari, Brijunskom brdu i Bežaniji. Međutim, četa nije operativno dejstvovala jer osposobljavanje kadrova još nije bilo

Septembra 1941. u zrakama je prva zračna bitka u kojoj je Jugoslavija izgubila vazduhoplovstvo. <sup>2</sup> Zbog toga meduvremeno je primenjeno razdvajanje avijacija. U zrakama Crvene Cerkve u Banatu desetak avijacijskih pukova svih vrsta avijacionih lovaca i borbenih i 1-2 sa raznih strana države bombarderi Pe 2 i 5, smotora izviđači Spittfire i Moskviti i transporteri Li 2 i Zeneri i koji su predstavljali teške bombardere. Na severu su se opredeljavali avijacioni Spittfajeri i Jak 3, što su videli u trenutku u kome se našlo IRV.<sup>3</sup>

Specifičan put i način formiranja JRV u toku Drugog svetskog rata uslovi je osoben način izgradnje kadrovske jezgre. Jedini put stvaranja vazduhoplovnih kadrova u partizanskoj vojsci bio je preuzimanje vazduhoplovaca prebeglih iz Zrakoplovstva NDH, ili iz vojnog pomorskog vazduhoplovstva Kraljevine – koji su masovno prilazili partizanima tek krajem 1944. godine. Progon Nemaca iz Srbije omogućio je aktiviranje znatnog broja bivših vazduhoplovaca (među kojima i članova Aero klubova) a značajan broj pripadnika Vazduhoplovstva vojske Kraljevine Jugoslavije koji je rat proveo u zaroblavstvu počeo je da se uključuje u novo vazduhoplovstvo sukcesivno – kako su pojedini logori po Nemacko oslobođeni. Sve to je uslovljalo da broj pripadnika vazduhoplovstva Kraljevine u VJAH bude znatno veći. Na kraju rata 1945. komandantima pukova i jedan komandant divizion bili su iz redova takvih oficira. Njih je bilo u svim organima i službama što je doprinelo da je u VJAH prve godine posle rata bilo 66% oficirskog kadra koji je u partizane (VJAH stupio 1944. ili 1945. godine) ušao teoga broja članova koji je u skladu sa sećanjima i saradničkim posredstvom bio uslovljen različitim poreklom i ratnim putem – većinskih korak iz redova „bivše“ jugoslovenske vojske u periodu koji smo naslovom označili, bio je 50% komandanta divizija, desetici su bili na dužnostima komandanta batalliona i sestrinica školskih pukova. A. Borićević, S. Pojanec, M. Nikolić, B. Gramac i drugi. Na početku mirnodopskog života vazduhoplovstva VJAH bilo je od strane „ratnih kadrova nezadovoljstva ovako širokograđo – vodene politike prema oficirima bivše vojske“. Tome je doprinela okolnost da su oni tokom rata označeni kao „udarna postroja kontroverznosti“, i u drugim delovima VJAH, KVM, KNO i kasnije zastupani u tom broju nisu postavljeni na komandne dužnosti. Neka od takvih shvatanja ostala su i decenijama posle. Iako je general božo Lazarević 1980. godine osudio fencenikiju da se VJAH tumači kao „produženje vazduhoplovstva bivše Jugoslavije“. Vlada i sam predratni vazduhoplovac i stroji tumačio da je VJAH „bez veze i osnova na bivše vazduhoplovstvo – kao i na činjenicu da se traži kadrovi pri sećanju izredaka u stvaranju vazduhoplovstva u „starom vremenu“. U skladu sa komandant VJAH VJAH u tom periodu bio je stariji, predratnog vazduhoplovstva. Ili mi. Ili i Zec koji su bili u samom lepeu kao i drugi komandanti vazduhoplovstva u nemackoj partizanskoj jedinici predratno – ali je, pored većeg broja pretendencata sa partizanskim i srpskim brojem Ili – zabranio komandant vazduhoplovstva. Venka prisutnost pripadnika vazduhoplovstva Kraljevine u VJAH obilježava je njegovom izuzetnošću

3 A Kola - B. Dimitrijević, *Spisifaier*, 35, *Istoriya* 119, vtrp (Ratko Nikšić), 41

3 Z. Rendić Špećana, str. 156.



razvijenosti pre rata, potrebnom za autentičnim stručnim kadrovima koji su u vazduhoplovstvu bili neophodni više nego u kopnenoj vojsci, gdje je starijinski kadar mogao da bude nizeg stručnog obrazovanja od vazduhoplovaca. Postojale su i scene da je „jedan deo starijina BIV unosio dah i praksu stare vojske da je prednost tzv. formalnoj disciplini“ kao kontrast „na drugoj strani deo starijina pomirljiv iz NOR-a nije shvatio sav značaj čvrstog vojnackog poretka u ratnom vazduhoplovstvu“.<sup>1</sup>

Partijsko vodstvo u RV i VJ ukazivalo je na potrebu prociscavanja kadrova „od pojedinaca koji su bili primljeni u partiju zbog nebađnosti, ali zbog nemogućnosti da se kraćem ratu proveriti pre prijava prošlost svakog pojedinca“. Metod čišćenja kadrova u Vazduhoplovnom vojnom učilištu 1945-46. bio je sedeti iza rešetaka OZN-e sa sve sumnjave predavati političkom komesaru Jeda Sta Veliku Ražnatoviću „koga bi odmah sazvaio zbor svih i osamnjene prozvao da se pojave na baltu i pridružiti. Tada bi prisutnima izneo šta su tokom rata radili koje su zločine počinili i pitao prisutne šta sa njima da se radi. Na one koji su počinili neki zločin masa bi vikala „Na smrt, na smrt, udri bandu, pravaj bunker itd“. Takvih „sadenja“ bilo je nekoliko, ali niko nije ubijen od strane masa mada su svi spremljeni odvedeni u bunker ili na mesta lisavanja. To je bio metod čišćenja VVU od neprijateljskih elemenata“.<sup>2</sup>

Kritikovano je što se ne shvata značaj idejno političkog rada i što se ne vezuje za konkretne zadatke, već mu se pristupa kao „kao knjiškom učenju“ i se „deljno politički rad“ posmatra kao „svaka druga nastava“. Time se ispoljavalo „ne shvatanje sisteme značaja političkog rada“ kao nosioca ove tendencije označeno, ali opet „oficiri i podoficiri bivše jugoslovenske vojske“. Stručnjaci su kritikovani zbog shvatanja da im rad na ideološkom obrazovanju stoji u stručnom usavršavanju. „Takva tehnokratska shvatanja su razlika stavom – koji je na čelu stručnog zasnova – da nemaju ni moze biti dobri stručnjaci i da ako istovremeno nisu marksisti“.

Sve analize političkih, personalnih i bezbednosnih organa su ukazivale na potrebu da se u pogledu starijinskog sastava moraju preduzeti neke mere. Pitanje bilo da se dugoročnom kriterijumskom političkom nasposobiti kadrovi koji su dolazili sa školovanja u SSSR-a „uzdignu na glavne“ dužnosti kao „da se na komandne i stipske dužnosti postavljaju i svim oficirima bivše vojske koji su za sazrelost svojom odgojem i stajanjem sposobnostima“. Međutim, stare regimovske metode izvanredno postupno i etno postajalo „da komandne dužnosti i stipske dužnosti iz perioda 1941-1945 su podoficirskih položajima promene i običaj za pozadinski kadrovi poslužile su starijine dovedene u komunističke vojske. Takva perspektiva politička gubi rezultate već od 1949. godine i dalje okom 1950. kada je većina komandnata pakovanja i divizija bila iz prvotno izmene grupe. Već deo oficira bivše jugoslovenske vojske dolazio je postepeno doznati u vazduhoplovnom školskom kadrovi da su bili komandni i stipski kadrovi koji su predali i tzv. savetnik i vođa kadrovi koji su bili doznati da su nepoverljivi i nebađni i part-



Članovi političke komisije u Vazduhoplovnom vojnom učilištu, 1946. godine. (Fotografija iz arhiva Vazduhoplovno vojnog učilišta, Beograd)

tizanskih kadrova prevaziđeno nepoverenje u većina pripadnika bivše vojske – nastalo mada su većina njih bili kadrovi koji su izneli i tovo vazduhoplovstvo 1944-45. godine. Zbog toga kontingent ovih kadrova ali i onih koji su dolazili iz privatnog vazduhoplovstva poslije kraja 1945. bio je uključen u VVU – gde su bili nastavili i klase. „Niko od njih nije bio član KPI ili SKOJ-a a bivše ove dve organizacije bile su okosnica celokupnog života svakog vojnog kolektiva. Neki su bili sakrati kadredovni partijski sistem koji kritikuje kapetana ili daje svoje mišljenje o njegovom radu“.<sup>3</sup>

Postojalo je nepotrebno podizanje „da bilo je opasno i slučajeva na primer u 1.1. puk kada je jula 1946. otkrivena „protivnarodna grupa“ od šest oficira i podoficira i vojnika. Mada se bilo govori o ličnim iskustvima i tek je taj trend bio od značajnih razmera u posledica sa socijalnim sistemima u Jugoslovenskom vojski. U tim zemljama zadržalo se ki broj vojara i oficira u njima i skopu vazduhoplovstva poslije 1949. godine. Zbog toga imalo preko 13. a četiri bojevi skadrone. Ova jugoslovenska partijska skadrone formirana su 1944. Mada su pre istih uvažavali kulturnu borbu i dila veći broj njih prezivao je tesko neprijatnosti po povratku u otadžbinu, gde su Sovjeti vodili glavnu reč“.

Partijsko rukovodstvo u VVU preporučilo je otići da se 1946. godine VJ završi i završi se i procesi da se komunističke partije za stipski i politički

1. Gen. Ljubisa Curguz, *Uloga i osnovni zadaci partijske organizacije i partijsko-borbenih moći ratnog vazduhoplovstva (1945-1953)*, 21.

2. M. Mikić Mido, *id.*, 12.

3. M. Mikić Mido, *id.*, 12.

4. *Isto*, 204.

1. MRSV fund (posleratnih) jedinica RV i PVO, *Istorijski 111. lap za 1945 i 1946. godinu*, pov. br. 96, br. 6. John Dr. Rawlings, *Fighter Squadrons of the RAF and their Aircraft*, Macdonalds and Janes, London, 1978, 226-240; Philip J. R. Moyes, *Bomber Squadrons of the RAF and their Aircraft*, Macdonalds and Janes, London, 1978, 385-404.



U KP je bilo 53% oficira, 22,6% podoficira i 6% vojnika – ukupno 1906 članova i 103 kandidata za prijem. Na te brojke treba dodati i 4186 članova SKOJ-a. Na kraju perioda 1945–1951, broj komanista u sastavu IRV porastao je na 801 čina. Iz toga je proizlazio zaključak o potrebi ideološke akcije i kako su jedinice IRV trebale „da postanu ne samo masovna škola u kojoj će se vaspitavati, odvažni branitelji domovine, već i mesto gde će se izgrađivati i ljudi novog kova, koji će izlaskom iz armije svesno stupiti u redove graditelja socijalističkog društva.“

U tu svrhu pripadnici vazduhoplovstva bili su posebno aktivni u slobodno vreme. O tome svedoče i sačuvani pukovski dnevnici i istorijski „Ljudstvo puka“. I transportni aktivno je uzelo učešće – prikupljajući zetvu, pomazali selu, provodeći svoje slobodno vreme na radu na beogradskom železničkom mostu, na krčnjenju i ciscenju rasevina na aerodromu Beograd (1945). Već sedede godine je konstatovano „U ređene su baste i park i aerodrom rasciscen od starog gvozdja“. Iako da je 1946. godine slobodno vreme moglo da se koristi i za druge aktivnosti (za citatačke grupe ili za političko-kulturno uzdizanje). Vezama sa okolinim stanovništvom se posvećivati naročita pažnja. Vazduhoplovci 113 puka davali su priručje u okolnim mestima Jambanskog aerodroma, a negde i boks mečeve. Pripadnici tog puka u slobodno vreme organizovali su „dobrovoljne udarničke akcije po okolini seosima“.<sup>1</sup> 111. puk, koji je bazirao u Skoplju, dobio je sledeću direktivu „Dolaskom u Makedoniju treba o našem narodu pokazati bitnu razliku iz među danas te armije – armije naroda i bivše armije“. U tom cilju organizovan je niz aktivnosti sačinjen navedenima ali i ekskurzije, agitacije i mitinzi pred izborne rezultate.<sup>2</sup>

Jos krajem rata postojalo je nekoliko vazduhoplovnih škola da bi se obezbedio vazduhoplovni kadar. Vazduhoplovno vojno učilište je u nekoliko kraka (1945–1949) završilo 1520 pilota (od 2121 primljenih kandidata). U istom periodu vazduhoplovne tehničke škole i učilišta završilo je 4457 tehničkih podoficira od 4997 kandidata. Naime, nekoliko vazduhoplovno tehničkih škola objedinjene su 1947. u Vazduhoplovno vojnotehničko učilište.<sup>3</sup> Aprila 1946. doneta je uredba o uniformi, opremi i obeležju za pripadnike vazduhoplovstva. Do tada vladalo je sarenjem odevaana. Čak su i piloti bili različitno obučeni od onih u pravim oficirskim uniformama do onih koji su bili pola vojnika pola civila od čega ne manji broj u k ompama umesto cipela i cipanaka. Ite klompice sa ostale svrha u sećanju jer su pojedini piloti dolazili na nastavu u njima. Oni su imali prvenstvo u dobijanju novih uniformi. Obuka prvih posleratnih generacija vojnika trajala je 10 meseci a završila se svakog 1. drugog dana. Ueti osam i a završili sedam časova. Početkom 1948. godine vojnička obuka je produžena na 12 meseci.

## 2.3 BALKANSKA ISKUŠENJA 1946–1947

Godina 1946. doneta je dana iskustva za vazduhoplovstvo. Vazduhoplovstvo se nalazilo u stanju prodženog neobjavljenog rata ili sivo evinskog mira pod tenzijom kome se nije video kraj. Djućerasnji zapadni saveznici postali su luti neprijatelji.

Već u maju 1945. javili su se prvi znakovi neprijateljstva. Među savezničkim komandantima bilo je zagovornika vojne akcije na Titove parizane a na delu mesta Titova vojska je sa podzrenjem gledala do jucerashne saveznike „Izgleda da im nismo simpatični, a bogami nismo im ni nima. Oni nas gledaju kao komunističku vojsku a mi njih kao imperijalističku“. Iz dana u dan jugoslovenske snage su sve više deatifikovane kao prethodnica sovjetskih snaga. Mnogobrojni razgovori upućuju na to da je hladni rat na jugoslovenskim granicama već bio počeo.

Američki britanski sel misije potpukovnik Lindse i pukovnik Klirk pozvali su 3. juna 1945. u jugoslovensku Generalnu gde im je zamenu generala Arsa Kvarovica uzio protest što saveznički avioni nadleću jugoslovensku teritoriju odnosno što niskim letenjem proviraju jugoslovenske trape. Jugoslovenski oficir je rekao da to neće biti više tolerisano i da je prostor severozapadne Slovenije proglašen za zabranjenu zonu, usled čega nijedni avioni mora da zatraže dozvolu za dana pred let. Na to je Lindse pitao šta je sa savezničkim avionima koji svakodnevno sleću u Beograd, prevoze lude i teret i jedina su veza Jugoslavije sa Zapadom. Interesovao se i da li isti uslovi važe i za sovjetske avione. Posle mučnog razgovora jugoslovenski oficir se složio da režim za transportne avione saveznika bude kao i do tada.<sup>4</sup>

Problem nedelisanost zapadne granice sa Italijom bio je povećan tokom proleća 1946. godine pukovnik 2. divizije u svom izvratu izdala u brojnostima uzbuđena tajnih prebazi anja na letiliste Cerklje i podznanje borbenih gotovosti različitih stepena. Situaciju na tom sektoru posebno su otežavali saveznički avioni koji su relativno često nesmotano preletali granice na ratama i tria Austrije. U takvoj situaciji djućerasnji sel misije u Beogradu izdala su naredbu da se dodatno opterećuju letovima sa završnim deo preletki 1946. godine kako bi vazduhoplovna divizija mogla da se oslobodi od te opterećenosti. Mostim i e prvike Novog Sada u letu na letiliste 3. letenja divizija na razana letovima leti 3. letenja puka postavljena je u pripravnost br. 1. jedan par 111. i dva. Vec 8. juna dežurni par 111. puka prekrstio je jedan neprijateljski saveznički transportni avion C-47 a e oti 18. pao da nestane u oblacima. Posle mesec dana, 9. avgusta, dežurni par istog puka potpuno je izvidio zastavnik Staljinovih obara sa saveznika avion C-47 koji

1. Bogdan C. Novak, *Trieste 1951–1954, The Ethnic, Political and Ideological Struggle*, The University of Chicago Press, 1997.

1. Čuvani nalet neba, 198–199.

2. Istorija i vtrp 1945–1946, 3 (1945) i 3–4 (1946).

3. MUKV, fond (posleratnih) jedinica RV i PVO, Istorija 94. vazduhoplovnog puka.

4. Razvoj OS SFRJ, knj. 4, 45.

5. Razvoj OS SFRJ, knj. 4, 63. Vojni leksikon, Beograd 1981, 598–599 i 662.

6. Razvoj OS SFRJ 1945–1985, knj. 9–2, Pezadina, Beograd 1988, 188; Razvoj OS SFRJ, knj. 4, 290.

7. M. Milić Mida, n.d., 21.





Slučajno nalet na aerodrom. Na slici govori o posedi aviona 2. septembra 1946. godine kod Ljubljane, koji je bio u posedi američke vojske.

je oko 12.30 časova nadleteo aerodrom u Ljubljani. Amerikanci su obilazili avion na letu iz Beča za Ljubljano, skrenuo sa puta leteti u krug, da bi se orijentisao. Pilot kapetan Viljam Kronbi mislio je da ga prate britanski lovci. Izgleda da su jugoslovenski piloti prebrzo reagovali. Američki pilot je mahao krilima, ali su mećave prošarali anutrasnost aviona i tesko ranili jednog turskog kapetana koji je bio u posadi. Avion se spustio na livadu 12 km od Kranja. Posada je uhapšena i odvedena na spitiivanje u hotel koji je koristila komanda 4. armije, a američkim predstavnicima nije bilo dozvoljeno da vide ni avion ni posadu.

Posto su se očekivale da će akcije zapadnih saveznika, radi efikasnijeg prestretanja protivnika na pomoćno letište kod Radovnice, detasirano je po jedno odelehenje lovaca iz oba puka 3. divizije. Sa tog aerodroma, 19. septembra, lovački par iz 112. lovačkog puka (piloti V. Čop i V. Knežević) sastizao se sa američkim avionom tipa C-47 i posle nekog vremena na kome se američka posada nije odazivala obarala ga u 10.00 časova. Iznimno pri tome poginuo je svih pet članova posade. Amerikanci su konstatovali da je „nemoguće dati petpuno obaveštenje što se dogodilo na ovom letu“. Bili su ogoćeni, što je pokazao i američki ambasador Paterson u obraćanju Titu: „Pre godinama po dana vama se srdačno dočekali naše avione. Sada ih obarate!“ Mirova vlada smatra da je „svakav postupak protiv aviona jedne

prateljske zemlje sasvim neprimeren. Ovo delo stvorice dubok utisak u mišljenju američkog naroda“. Američki ambasador je posebno istakao činjenicu da dok se obaraju američki nenačrta u avionu na drugoj strani Amerikanci šalju pomoć jugoslovenskom narodu.<sup>1</sup>

Ove intervencije ipak nisu zaustavile prelete saveznickih transportera i drugih aviona, već su samo podigle političku i medijsku tenziju, sve dok problem nije rešen diplomatskim putem. Posada i piloti prvog aviona pušteni su 22. avgusta, sem povređenog Turcuma. Američki ambasador Paterson posetio je maršala Tita 6. septembra 1946. i između ostalog, zatražio odštetu od 300.000 dolara za poginule i oborene avione, izjavivši da žrtvovane ljudske gubitke. Tito se složio sa platom odštete porodicama smatrajući da je to u funkciji poboljšanja odnosa, ali nije bio saglasan da se isplati suma za oborene avione. Prema njemu, to bi značilo priznanje, da nemamo prava da šteti toj suverenitet. Jugoslovenski maršal je iz aviona da se više neće ponoviti, slanjem otvaranja vatre, a 19. septembra je naredio da se porodicama isplati po 30.000 dolara odštete. On je i tako odredio ova svota, kako je rekao „da nam se ne bi moglo prebaciti sitne stvari, potcenjivanje smrti vojnika“. Drugog oktobra naog za isplatu 150.000 dolara porodicama poginulih u drugom avionu poslat je u SAD kako je ovaj događaj i da je komplikovan odnos sa SAD tokom zime 1946-47. predložena je diplomatska akcija da se zamerodavni meteorološki centar u Evropi prikupe podaci o vremenu, a dva pomenuta dana da bi se osporila i potvrdila američka verzija po kojoj je do incidenta došlo zbog loših vremenskih prilika.<sup>2</sup>

Na jugoslovenskim jugoslovenskim granicama bilo je sličnih incidenata. Protivavenska artiljerija oborila je 6. septembra 1946. jedan grčki Spitfire iznad Đevdara. Grčki pilot je zarobljen posle prijednog sletanja. Incident je otvoriio „sezonu“ povreda vazdušnog prostora Jugoslavije na ovom sektoru, koja će trajati sve do završetka građanskog rata u Grčkoj. Dana 20. septembra 1946. nizak aerodrom nadleteo je jedan Douglas „nepoznate narodnosti“ koji je uspeo da umakne dežurnom paru iz Skoplja. Zatim poslat jedan italijanski efikasni presretanje. Tek u trećem presretanju, 5. oktobra, pilot Carmel sustigao je, kako se spostavilo, britanski C-47 u reonu Prokuplja, prisilivši ga da sleti u Nis. Obara je grčkog Spitfira septembra 1946. bilo je uvođenja pogorsavanje stanja na nizim granicama Jugoslavije izazvano razbuktavanjem građanskog rata u Grčkoj. Makedonska granica se postala prostor iz kojeg su počele operacije grčkih kraljevskih vazdušnih snaga, a borila se grčki komunističkim snagama koje su slobodno kretale iz jedne države u drugu. Tokom novembra i decembra 1946. grčki vazdušni snage, u intenzivnim dejstvima izvršilo niz povreda jugoslovenskog

1. DASMIP, PA, 1946, f-3, R. 186. Od Sovjeta su, navodno, stigle nezvanične čestitke, Kardelj je u to vreme bio u Moskvi, a Tito je bio u Beogradu. Tito je bio u Beogradu, a Tito je bio u Beogradu.

Isto, f-47, 7, 10310; Isto, f-47, 7, 10440; Isto, f-47, 7, 10658; Isto, f-59, 15, 11593. Na kraju susreta maršal Tito je odobrio opotrebovanje američkom ambasadoru i njegovom zamjeniku, ali je odbio da to isto dozvoli za američkog vojnika.

3. MJEV. Inod (poslednjih) jedinica RV i PVO, Istorijat 111. lovačkog puka, pov. br. 96, br. 6; Dokumenti spoljnoj politici SFRJ 1946, knj. 1-2, 1947, knj. 1-2, 1948. Beograd 1984-1986, A. Koln i B. Dimitrijević, Spitzajer, 33.

1. Diplomatski arhiv Saveznog ministarstva za inostrane poslove (DASMIP), Poverljiva arhiva (PA), 1946, f-47, 6, 9767; Isto, f-47, 6, 9958; Isto, f-47, 7, 9860. Ovaj oboreni avion tipa C-47 nosio je broj 43-15376. Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ, 1946, knj. 2, Beograd 1985, 14; Dobrivoj Džumitrov, Kako je oboren američki avion, NIN, 16. jun 1985, 8; Aleksandar Kulo, Lovački avioni Jak 1 i Jak 3, Front, br. 29, 27. jul 1981, 35.

2. DASMIP, PA, 1946, f-47, 6, 9958; Dobrivoj Džumitrov, Kako je oboren američki avion, NIN, 16. jun 1985, 8; Izjava Dobrivoja Džumitrova autoru, Beograd 1986, Avion C-47 je nosio oznaku 4374.







dobro je Vazduhoplovni savez Jugoslavije. U pogledu kvaliteta ta tehnika je bila na nivou one koja je IRV imala do tada, kakva je postojala u SSSR-u i sateškim zemljama, ali je kvantitativno poboljšao sastav IRV i omogućila kasnije proširenje u formaciji. Od ove tehnike formirani su 43 puk 1947 i 2 pak 1949. preoruzani su 2 školski (1947-83 puk 1948) i dopunili drugi borbeni pukovi. Projekat o razvoju RV do 6 divizija realizovan je 1949. godine, predstavljao je produženje etekat tehnike predate iz Bugarske. Kako je bugarsko vazduhoplovstvo oskudjevalo u trapovima za preostale arisnike L 2 kao kompenzacija ugovorena je isporuka 80 metalnih trupova proizvedenih za taj tip u fabrici Ikarus. Saradnja sa Bugarskom odvijala se i na projektu takog školskog aviona L AZ-7. Neposredno pred obavljanje Rezolucije Informbiroa u maju i junu 1948. potpisani su planovi o preusmeravanju proizvodnje dela planirane serije aviona Aero 2 i posredovanih trenaznih aviona u Bugarskoj. Smatralo se da proizvodnja školskih aviona treba razviti u Bugarskoj jer je to državi bila zabranjena izrada borbenih aviona. Za to vreme jugoslovenska vazduhoplovna industrija bi proizvodila borbeni masine. Uplaceno je čak i avans i deo materijala poslat u bugarsku fabriku u Loveću, ali su događaji iz 1948. prekinuli ove začetke saradnje.<sup>1</sup>

Činjenica da je tadašnja Jugoslavija politički i oružano pomagala stvaranje nove vjerske države danas je potpuno zaboravljena. O toj pomoći u domaćoj literaturi ni storiografski ni decima nema ni pomena. Domaći arhivi - vjoma pre svega Uprave državne bezbednosti - pod čijim su se okriljem odvijale tajne operacije transfera naoružanja u drage zemlje - još su uvek zatvoreni. U odnosu na domaću stranu straćna javnost odmakla je u istraživanju ovog istorijskog segmenta. Kada je, po isteku britanskog mandata u Palestini, 15. maja 1948. proglašena jevrejska država Izrael, okoline arapske države proglasile su rat. Nastavala država levreja stavljena je tako pred mnogobrojna iskušenja. U to vreme neke od zemalja narodne demokratije, kao Čehoslovačka ili Jugoslavija, bile su u prijateljskim odnosima sa mladom jevrejskom državom. Pored političke podrške stvaranju Izraela, ove zemlje pružale su Izraelu i vojna pomoć. Jedan od razloga bio je i činjenica da su levreji, pritisnuti na svom „mjestobranu“ u Palestini, bili prinudjeni da se brzo naoružavaju. S drage strane socijalističkim državama je novac u gotovom kovu su levren plaćali oružje bio više nego potreban. Za ednički jezik biž je pronađen.

Kako su tokom 1948. godine britanski avioni tipa Spitfajer povučeni iz naoružanja čehoslovačkog vazduhoplovstva, iz njega zahtjevi za isporuku tih aviona na svetu su na povlačili čehoslovački odgovor. Opoziv su međunarodno su dobili Izraelci svjedoci čehoslovačkog preokreta. David Ben-Gurion im je odgovorio: „Nakon 1948. Ugovor za naoružanje je u septembru 1948. sa cenom od 23000 dolara po komadu. Transfer čehoslovačkih Spitfajera Mk 9 u Izrael bio je problematičan zbog načina isporuke. U slučaju sovjetskog putnika avioni nisu mogli da budu

prebačeni neimanim transportom. Čehoslovačka ponuda Izraelcima da se avioni po remontu pakuju u kontejnere, zeleskom transportom do jugoslovenskih luka i odatle brodom u prva jevrejska država, bila je prespora. Izraelcima su, ovisno, preko potreba pa je rešeno da Spitfajer prelete iz Čehoslovačke do Izraela, pogledu na slične operacije u Drugom svetskom ratu.<sup>2</sup>

Jugoslovenske vlasti su, u skladu sa tadašnjom spoljnom politikom, u tokom orijentacionih 15. jula 1948. dozvolile da se transfer ugovorenih 30 Spitfajera i 12 Čehoslovačke za Izrael obavi preko jugoslovenske teritorije. Jugosloveni su tražili 300 dolara po toni tereta, ali su Izraelci uspeali da spuste cenu na 200 dolara. Jugoslovenske vlasti su odredile letiliste kod Niksica, koje je zatim izraelsko ljudstvo pripremao za sletanje Spitfajera radi popune gorivom. Čitav teren je pripremljen za operaciju, do početka septembra u potpunoj tajnosti. Letiliste je nosilo kodna naziv *Alabastr*. Za komandanta izraelskog sastava na aerodromu postavljeno je Gideon Šasat. Gideon raniji član britanskog vazduhoplovstva. Operacija je nosila silrovan naziv *Velveta* (Somot). Plan je predviđao da šest Spitfajera lete do Niksica gde ih je čekao dvomotorni C-54, koji je trebalo da ih vodi dalje do Izraela. Šest Spitfajera pratilo je transportni C-46 sa svim naoružanjem i opremom koja je prethodno poskidana sa aviona, radi produženja doleta.<sup>3</sup>

Prelet prve sestočke iz Kanovica u Čehoslovačkoj, 24. septembra 1948. nosio je naziv *Velveta I*. Prilikom sletanja u Jugoslaviju jedan pilot je polomio stacionarni trap na svom Spitfajeru. Prema raspoloživim podacima taj avion je ostao na popravci u Niksici, odakle je raskapen i prebačen avionom C-46 tek u novembra iste godine. Preostala petorka je predvođena jednim transportnim C-54, proletozila 27. septembra ka Rodosu i dalje ka Izraelu.<sup>4</sup>

Pos 23. septembra u Niksici je sleteo transportni avion C-54, koji je trebalo da predvodi Spitfajere do Izraela. Istog dana kada su Spitfajeri doleteli u Niksici, Izraela je stigao C-46, koji je odmah produžio za Kanovice u Čehoslovačkoj, odakle je prebacio opremu i naoružanje. U povratku pilot se izgubio i sleteo „negde“ u Jugoslaviju. Od stacionarke je dobio obaveštenja za svoju poziciju i produžio je dalje. Nijuna nastavka leta međutim nije uspeo da nađe niksički aerodrom, već je primorano sleteo kod mesta Zamlek (?) 50 km severoistočno od Mostara. Iako je avion bio amisten, teret je ostao apotreban. Pilot i posada su preko mesana došli u vezu sa mornaricom, pa zatim sa Udbom. Ogatle su prebačene u Niksici a postojeća grupa bila već odletela u Izrael su se vratili brodom sa imigrantrima. Sve što je bilo upotrebljivo iz slapanog aviona jugoslovenski organi su predali Izraelcima. U kasnijim izveštajima pitali su Izraelci zašto se izraelci za druge izraelske avione koje bi se našli u istoj situaciji. „Uvek budite u dodiru sa UDB-om, tajna policija. Ne pominjte Izrael niti govorite o bilo čemu samo pitajte za tajnu policiju.“<sup>5</sup>

Zbog diplomatskih incidenata u kasnijem letu kroz Grčku, protesti američke diplomatije ali i verovatno oc gjednog neprijateljstva s vjerskim satelitima, država

1. MIRV, registri aviona; isto, fond (posleratnih) jedinica RV i PVO, k. 40-40a, Istorijski #1. puka. U ovom dokumentima se navodi sledeći tempo isporuka u 1947: 19. februara (8 lak-9), 20. februara (8 lak-9), 21. februara (15 lak-9), 22. februara (6 il) 8 lak-9 i 6 il-2), 25. februara (6 lak-9), 26. februara (8 lak-9), 1. marta (7 il-2), 11. marta (7 il-2), 17.3 (9 il-2), 18. marta (16 il-2), 20. marta (14 il-2), 30. marta (2 lak-9)... Ito je samo ilustracija intenziteta transfera vazduhoplovnog materijala na relaciji Bugarska-aerodrom Niš.

2. *Priloga iz istorije Jugoslavije*, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 2679, 2680, 2681, 2682, 2683, 2684, 2685, 2686, 2687, 2688, 2689, 2690, 2691, 2692, 2693, 2694, 2695, 2696, 2697, 2698, 2699, 2700, 2701, 2702, 2703, 2704, 2705, 2706, 2707, 2708, 2709, 2710, 2711, 2712, 2713, 2714, 2715, 2716, 2717, 2718, 2719, 2720, 2721, 2722, 2723, 2724, 2725, 2726, 2727, 2728, 2729, 2730, 2731, 2732, 2733, 2734, 2735, 2736, 2737, 2738, 2739, 2740, 2741, 2742, 2743, 2744, 2745, 2746, 2747, 2748, 2749, 2750, 2751, 2752, 2753, 2754, 2755, 2756, 2757, 2758, 2759, 2760, 2761, 2762, 2763, 2764, 2765, 2766, 2767, 2768, 2769, 2770, 2771, 2772, 2773, 2774, 2775, 2776, 2777, 2778, 2779, 2780, 2781, 2782, 2783, 2784, 2785, 2786, 2787, 2788, 2789, 2790, 2791, 2792, 2793, 2794, 2795, 2796, 2797, 2798, 2799, 2800, 2801, 2802, 2803, 2804, 2805, 2806, 2807, 2808, 2809, 2810, 2811, 2812, 2813, 2814, 2815, 2816, 2817, 2818, 2819, 2820, 2821, 2822, 2823, 2824, 2825, 2826, 2827, 2828, 2829, 2830, 2831, 2832, 2833, 2834, 2835, 2836, 2837, 2838, 2839, 2840, 2841, 2842, 2843, 2844, 2845, 2846, 2847, 2848, 2849, 2850, 2851, 2852, 2853, 2854, 2855, 2856, 2857, 2858, 2859, 2860, 2861, 2862, 2863, 2864, 2865, 2866, 2867, 2868, 2869, 2870, 2871, 2872, 2873, 2874, 2875, 2876, 2877, 2878, 2879, 2880, 2881, 2882, 2883, 2884, 2885, 2886, 2887, 2888, 2889, 2890, 2891, 2892, 2893, 2894, 2895, 2896, 2897, 2898, 2899, 2900, 2901, 2902, 2903, 2904, 2905, 2906, 2907, 2908, 2909, 2910, 2911, 2912, 2913, 2914, 2915, 2916, 2917, 2918, 2919, 2920, 2921, 2922, 2923, 2924, 2925, 2926, 2927, 2928, 2929, 2930, 2931, 2932, 2933, 2934, 2935, 2936, 2937, 2938, 2939, 2940, 2941, 2942, 2943, 2944, 2945, 2946, 2947, 2948, 2949, 2950, 2951, 2952, 2953, 2954, 2955, 2956, 2957, 2958, 2959, 2960, 2961, 2962, 2963, 2964, 2965, 2966, 2967, 2968, 2969, 2970, 2971, 2972, 2973, 2974, 2975, 2976, 2977, 2978, 2979, 2980, 2981, 2982, 2983, 2984, 2985, 2986, 2987, 2988, 2989, 2990, 2991, 2992, 2993, 2994, 2995, 2996, 2997, 2998, 2999, 3000, 3001, 3002, 3003, 3004, 3005, 3006, 3007, 3008, 3009, 3010, 3011, 3012, 3013, 3014, 3015, 3016, 3017, 3018, 3019, 3020, 3021, 3022, 3023, 3024, 3025, 3026, 3027, 3028, 3029, 3030, 3031, 3032, 3033, 3034, 3035, 3036, 3037, 3038, 3039, 3040, 3041, 3042, 3043, 3044, 3045, 3046, 3047, 3048, 3049, 3050, 3051, 3052, 3053, 3054, 3055, 3056, 3057, 3058, 3059, 3060, 3061, 3062, 3063, 3064, 3065, 3066, 3067, 3068, 3069, 3070, 3071, 3072, 3073, 3074, 3075, 3076, 3077, 3078, 3079, 3080, 3081, 3082, 3083, 3084, 3085, 3086, 3087, 3088, 3089, 3090, 3091, 3092, 3093, 3094, 3095, 3096, 3097, 3098, 3099, 3100, 3101, 3102, 3103, 3104, 3105, 3106, 3107, 3108, 3109, 3110, 3111, 3112, 3113, 3114, 3115, 3116, 3117, 3118, 3119, 3120, 3121, 3122, 3123, 3124, 3125, 3126, 3127, 3128, 3129, 3130, 3131, 3132, 3133, 3134, 3135, 3136, 3137, 3138, 3139, 3140, 3141, 3142, 3143, 3144, 3145, 3146, 3147, 3148, 3149, 3150, 3151, 3152, 3153, 3154, 3155, 3156, 3157, 3158, 3159, 3160, 3161, 3162, 3163, 3164, 3165, 3166, 3167, 3168, 3169, 3170, 3171, 3172, 3173, 3174, 3175, 3176, 3177, 3178, 3179, 3180, 3181, 3182, 3183, 3184, 3185, 3186, 3187, 3188, 3189, 3190, 3191, 3192, 3193, 3194, 3195, 3196, 3197, 3198, 3199, 3200, 3201, 3202, 3203, 3204, 3205, 3206, 3207, 3208, 3209, 3210, 3211, 3212, 3213, 3214, 3215, 3216, 3217, 3218, 3219, 3220, 3221, 3222, 3223, 3224, 3225, 3226, 3227, 3228, 3229, 3230, 3231, 3232, 3233, 3234, 3235, 3236, 3237, 3238, 3239, 3240, 3241, 3242, 3243, 3244, 3245, 3246, 3247, 3248, 3249, 3250, 3251, 3252, 3253, 3254, 3255, 3256, 3257, 3258, 3259, 3260, 3261, 3262, 3263, 3264, 3265, 3266, 3267, 3268, 3269, 3270, 3271, 3272, 3273, 3274, 3275, 3276, 3277, 3278, 3279, 3280, 3281, 3282, 3283, 3284, 3285, 3286, 3287, 3288, 3289, 3290, 3291, 3292, 3293, 3294, 3295, 3296, 3297, 3298, 3299, 3300, 3301, 3302, 3303, 3304, 3305, 3306, 3307, 3308, 3309, 3310, 3311, 3312, 3313, 3314, 3315, 3316, 3317, 3318, 3319, 3320, 3321, 3322, 3323, 3324, 3325, 3326, 3327, 3328, 3329, 3330, 3331, 3332, 3333, 3334, 3335, 3336, 3337, 3338, 3339, 3340, 3341, 3342, 3343, 3344, 3345, 3346, 3347, 3348, 3349, 3350, 3351, 3352, 3353, 3354, 3355, 3356, 3357, 3358, 3359, 3360, 3361, 3362, 3363, 3364, 3365, 3366, 3367, 3368, 3369, 3370, 3371, 3372, 3373, 3374, 3375, 3376, 3377, 3378, 3379, 3380, 3381, 3382, 3383, 3384, 3385, 3386, 3387, 3388, 3389, 3390, 3391, 3392, 3393, 3394, 3395, 3396, 3397, 3398, 3399, 3400, 3401, 3402, 3403, 3404, 3405, 3406, 3407, 3408, 3409, 3410, 3411, 3412, 3413, 3414, 3415, 3416, 3417, 3418, 3419, 3420, 3421, 3422, 3423, 3424, 3425, 3426, 3427, 3428, 3429, 3430, 3431, 3432, 3433, 3434, 3435, 3436, 3437, 3438, 3439, 3440, 3441, 3442, 3443, 3444, 3445, 3446, 3447, 3448, 3449, 3450, 3451, 3452, 3453, 3454, 3455, 3456, 3457, 3458, 3459, 3460, 3461, 3462, 3463, 3464, 3465, 3466, 3467, 3468, 3469, 3470, 3471, 3472, 3473, 3474, 3475, 3476, 3477, 3478, 3479, 3480, 3481, 3482, 3483, 3484, 3485, 3486, 3487, 3488, 3489, 3490, 3491, 3492, 3493, 3494, 3495, 3496, 3497, 3498, 3499, 3500, 3501, 3502, 3503, 3504, 3505, 3506, 3507, 3508, 3509, 3510, 3511, 3512, 3513, 3514, 3515, 3516, 3517, 3518, 3519, 3520, 3521, 3522, 3523, 3524, 3525, 3526, 3527, 3528, 3529, 3530, 3531, 3532, 3533, 3534, 3535, 3536, 3537, 3538, 3539, 3540, 3541, 3542, 3543, 3544, 3545, 3546, 3547, 3548, 3549, 3550, 3551, 3552, 3553, 3554, 3555, 3556, 3557, 3558, 3559, 3560, 3561, 3562, 3563, 3564, 3565, 3566, 3567, 3568, 3569, 3570, 3571, 3572, 3573, 3574, 3575, 3576, 3577, 3578, 3579, 3580, 3581, 3582, 3583, 3584, 3585, 3586, 3587, 35



nicama. Jugosloveni nisu bili spremni za dalji nastavak operacije Velveta. Stoga su se Izraelci obratili Bugarskoj za pomoć. Jugoslovenski susedi su tražili 20.000 dolara po avionu – što je zadržalo Izraelce da će ostati bez aviona. Ono što je Ben Gurion mogao da ponudi Bugarima, bilo je 6000 dolara po avionu i to samo za šest Spitfajera. U isto vreme Izraelci su vodili pregovore i sa Jugoslovenima, kojima izgleda još uvek nije bila uplacena prva grupa. Konacno početkom decembra 1948. postalo su Izraelci platili 600.000 dolara – dug i draga etapa Velveta – dogovoreno je da se nastavi transfer druge partije Spitfajera za Izrael. Ovi preleti su nazvani operacija *Velveta II*.<sup>1</sup>

Sledećih kontingenti Spitfajera već je bio spreman za isporuku u Čehoslovačku. Početkom decembra, Čehoslovaci su uputili 10 Spitfajera spakovanih u kontejnere vozom do jugoslovenskih laka odakle su ove masne jugoslovenskim brodovima otpovile za Izrael. Još 15 Spitfajera bilo je spremno u Kanovicama za prelet. Izraelski stručnjaci su deo aviona modifikovali u Českoj da bi mogli da lete direktno do Izraela – ako bude problema sa međusletanjem u Jugoslaviji.

Izraelski piloti su dobili specijalne instrukcije za ova etapu preleta. Iznemerno je pregledan svaki avion i ukončani su svi tragovi prisustva u Čehoslovačkoj. Piloti nisu smeli da poseduju nijednu ličnu stvar već samo propisnu izraelsku uniformu sa potpuno praznim džepovima. Isto je bilo naredeno i za sletanje u Niksicu. Kontrolu nisu prošle ni češke ni jugoslovenske cigarete. Sve je bilo u tankoj priči da je reč o „eksperimentalnom talijanskom letu iz Izraela, radi provere kapaciteta dodatnih tankova za gorivo na lovačkim avionima“. Izraelci su dobili naredenje da se striktno drže te izjave. Za sve detalje ispitivace je valjalo uputiti na izvesnog Sami Koena, predstavnika izraelskog vazduhoplovstva koji je stanovao u hotelu Gran-Bretanij u Atini.<sup>2</sup>

Jugoslovenska strana je zahtevala da svaka grupa Spitfajera ima maksimalno šest aviona. Posebno je traženo da svi avioni imaju propisne jugoslovenske oznake na ratu do Niksice da bi se otklonila eventualna podozrivost stranih interesenata. Takav zahtev bio je potpuno iznenađenje za Izraelce. Stoga je, nevoljno, grupa od 15 prepremljenih aviona bila smanjena na 12 – dve grupe od po šest – a oznake IKV sa bile uertane po propisima. Svaku podgrupu predvodili su dvomotorni transporteri C-46 koji su u Čehoslovačku doleteli sa panamskim oznakama.

Već 18. decembra iz Kanovica su poletele dve troje Spitfajera MK 9 predvođene jednim transportnim avionom C-46. Tokom preleta, značajnog je formacija je došla u snežnu oluju u kojoj je izgubljen kontakt sa dva Spitfajera – jedan od pilota se srušio u planinama na teritoriji Hrvatske – poginuo. Drugi izgradieni Spitfajer je prinudno sleteo u Hercegovinu. Odmah posle gubitka kontakta preostala grupa je promena kursa i vratila se u Čehoslovačku. Posle tog neuspeha, u kojem su stradali vodeći piloti ove operacije, Izraelci su se reorganizovali. Novi preleti su preuzeli komandni posto se vreme popravilo operacija je nastavljena.<sup>3</sup>

Sutradan, 19. decembra poletele su dve grupe po šest Spitfajera ponovo predvođene sa po dva aviona C-46. Prva grupa koja je poletela 19. decembra letela je tri časa do ladranskog mora a zatim 45 minuta prateći obalu odakle se skretala za Niksic. „Alabama“ – jedan od izraelskih pilota ovako se sećao sletanja u Niksicu.

Vreme nije bilo tako povoljno, ali ni tako loše kao u prvom pokušaju. Vodeći smo do ladranske obale u Jugoslaviju a onda anatar zemlje do letelista – sušenog jezera – i to nije bio aerodrom već samo bunker i pokazivač pravca vetra – mi smo sleteli jedan za drugim. Bilo je kasno popodne i u mom Spitfajeru otkriveno je curenje goriva iz trapnog rezervoara. Boleo sam se da će mi biti naredeno da napustim Spitfajer – da etim u C-46 pa sam uputio Gedu Šosata, komandanta baze, „šta ćemo da radimo?“ Geda je bio praktičan – odmah je pregledao curenje i rekao „da to može da se sredi“. Ovak iskusi letac popravljao je kvar pod svetlima lampe do ponoći, kada je avion osposobljen za dalji let.<sup>4</sup>

Posle pristizanja drugog seta Spitfajera – tokom 20. decembra, otpočelo je učitavanje piavah Davidovih zvezda umesto improvizovanih jugoslovenskih oznaka sa petokrakama. Uveče, 23. decembra 1948. poletela je prva grupa od pet Spitfajera za Izrael. Poletanje je bilo izuzetno tesko zbog preopterećenosti gorivom i kasno po poletanju Spitfajeri su bila tesko upravljiva – dok vremenom nisu glaskali od potrošenog goriva. Zbog kvara – jedan avion iz ove grupe se ubrzo po poletanju vratio u Niksic. Ostala četiri su posle pet i po časova sleteli u Izrael. Posle uspešnog leta prve četvorke sledio je pokret i druge sestorke 26. decembra 1948. Svih šest Spitfajera druge partije sleteli su u izraelsku bazu Tel Nof. Jedan od letaca koji je sa osakanim izvršio počasnu „ma i nuzdu“ iz rep svog aviona bio je pozdravljen gromoglasnim aplauzom avijaticara koji su okružili tek prispere Spitfajere.

Do laskom 10 Spitfajera u Izrael operacija „Velveta“ još nije bila završena. Sve se letceva izraelskih transportera prebacena je zaostala oprema iz Čehoslovačke. Dva transportera su 29. decembra odletela za Jugoslaviju, odakle su se odmah dana od spremili dva neispravna Spitfajera u riskoplenom stanju. Konacno 31. decembra jedan transporter C-46 odleteo je da pokupi posadu i ta ne izraelske baze kod Niksice. Ova grupa sletela je u Izrael 5. januara 1949. Operacija „Velveta 2“ bila je okončana.

Sledeći transporti aviona – motora – rezervnih delova izviseni su mnogo sigurnijim putem – železnicom. Ite putovke sa imale oznaku „Gvozd u komadu“ – isle su preko Mađarske do Nika Spitfa. Rukeka – odakle su brodovima „fraps lugi“ otpremene za Izrael.<sup>5</sup>

1 Sh. Aloni, n.n., 23

2 *The Czech Military Assistance to Israel during the Independence War 1947-1949, Documents and Studies* (ed. J. K. A. P. ...), ... datiran 21. novembrom 1948.

3 Sh. Aloni, n.n., 24

4 ... Philadelphia 1984, 560-561

5 Sh. Aloni, n.n., 26. Fotografije izraelskih pilota i aviona u Niksicu videti u tekstu Shlomo Aloni, *Spitfires Israel, Pilots and Aircraft, A Statistical View*, Air Enthusiast No 64, September-October 1996, 64-67

2 Sh. Aloni, n.n., 26

3 Isto 26

4 Prema istraživanjima češkog kolege Zdeneka Klame.



## 2.4 SOVJETIZACIJA VAZDUHOPLOVSTVA I NJEN SLOM 1946–1948

U specifičnoj posleratnoj klimi koja je vladala u Jugoslaviji, posebno u njenoj armiji, stvoreno je raspoloženje i uverenje o potpuno opravdanoj orijentisanosti ka sovjetizaciji armijskog života kao i o marnodopskoj izgradnji u potpunosti oslonjenoj na Crvenu armiju. Kod vazduhoplovstva je taj trend bio izraženiji na više zbog tehnološke i organizacijske usmerenosti ka SSSR-u. Paralelno sa sovjetskim isporukama tehnike počeli su da pristižu i sovjetski instruktori. U toku aktivnosti sovjetske vazduhoplovne grupe Vitruk na Sremskom frontu razvijen je sistem „dubljorstva“ po kome se vršila obuka jugoslovenskih vazduhoplovaca. Svako sovjetsko mesto od komandnih nivoa do pilota bilo je dupirano sa Jugoslovencima, što je bio najbliži način borbene obuke i preuzimanja kompletnih avijacijskih jedinica. U posleratnom periodu postavljanje sovjetskih instruktora i savetnika na razne komandne nivoe VJAV bilo je specifično nastavljnje „dubljorstva“ ali sa potpuno drugom namenom. Time je ovaj specifičan fenomen sovjetizacije pod firmom instruktora omogućavao potpunu kontrolu vazduhoplovstva od strane Sovjeta.

Prvih 14 savetnika ostalo je do maja 1945. po odlasku grupe Vitruk, pre tada najvišim komandnim nivoima na nivo do divizion. Sledeći instruktori su počeli da stižu kasnije i da se dodaju i drugim komandnim nivoima i školama. U oktobru 1945. jedna sovjetska komisija nalazimo u inspekciji jedinica VJAV. Sovjetska vazduhoplovna literatura, pravila, uputstva, nastavni planovi bili su takođe jedan od načina sovjetizacije VJAV, pored njene osnovne edukativne namene u tehničkom ili borbenom obrazovanju.

Stručni časopis VJAV *Gen. vazduhoplovstva* koji je počeo da izlazi marta 1945. svedoci o tome kako se stvorio sovjetski uticaj na jugoslovenske vazduhoplovce. Od ukupnog broja objavljenih članaka u periodu maj 1945. – maj 1948. trećina su bili prevodi sovjetskih autora ili su bili posvećeni sovjetskoj avijaciji i njenim iskustvima. Petnaest članaka bilo je prirodnog tipa, i ostatak se odnosio na prenosne sovjetske iskustava iz svih dometa i nivoa avijacije borbene upotrebe. Tekst koji je od završne mećunog ili drugog vazduhoplovca prikazao svakom mesecu tada sadržao je 2–4 članka priloga. Nekoliko njih karakteristično za sovjetski model „1 ka sovjetskom vazduhoplovstvu“ (145). Prosveta Stalinske avijacije (26) itd. U sovjetske objavljivanjem i članici domaćih avijacija koji su bili posvećeni obeležavanju jubileja sovjetske avijacije i saradnji između Sovjeta i Jugoslovana na Sremskom frontu.

1 Gen-puk Božo Lazarević, *Sistem obuke dubljanjem – Titova ideja, jugoslovensko* „*Dubljorstva*“ Za pobjedu i slobodu

2 MVRV, (fond posleratnih) jedinica RV i PVO, k. 30, istorija 116. lovačkog i-puka ratnog 115. lovačkog avio puka, 4; B. Dimitrijević, *Jugoslovensko-sovjetski odnosi 1945–1948*,

3 Puk Ivan Tarović, *Bibliografija Glasnik RV i PVO 1945–1985*, Beograd 1985, pasim.



Strategija razvoja posleratnog vazduhoplovstva u celini je oslonjena na pomoć i resurse Sovjetskog Saveza. Vise stotina Titovih vazduhoplovaca obučilo se u SSSR-u od 1944. do 1948. godine

Posebno zapažan vid prenosa sovjetskog uticaja u jugoslovensko vazduhoplovstvo bio je sistematsko školovanje jugoslovenskih vazduhoplovaca u sovjetskim vazduhoplovnim školama. Krajem 1944. takvih vazduhoplovaca bilo je oko 600 raspoređenih po učilima u Groznom, Krasnodaru, Engelsu i Vnukovu. U aprilu 1945. daljih 1122 Jugoslovana poslato je u iste škole, ali u druge u Armaviru, Harkovu, Leningradu, Lipecku ili Moskvi. U pitomeci su učili i osposobljavani za sovačku, jursnu, bombardersku i transportnu avijaciju. Školovan je i kadar za tehničku, meteorološku, pozadinsku i druge službe, a nekojko probijao u oficira apuceno je a vise akademije. O snazi tog zamašnog vojno i skupan broj od 2367 pripadnika vazduhoplovstva koji su do Rezolucije Informbiroa 1948. prošli obuku u SSSR-u.<sup>1</sup>

Obuka u SSSR-u donela je prva iskustva jugoslovenskim vazduhoplovcima kako je kasnije primetio tadašnji potpredsednik komisarijata vazduhoplovstva general Miha Stanić. „Oni nas (trgovci) sa poslom u SSSR došli su u situaciju da im se trebalo razložiti ranija doživljavanja predstavlja Sovjetskom Savezu“. Program jugoslovenske kadrovo posebno je bilo pošten vanje njene revolucije i borbe u ratu. Vecu dragi i plodovi 1946. godine jugoslovenima je naredilo da iz prostora u kojima su živeli jugoslovenski sasaci u SSSR-u poskida sa sovjetskim jugoslovenskih partijskih drzavnih i minist. U sedla je za brana rada organizacija KPJ i SKOJ a sa braclaze ne n da je u SSSR-u na vlasti jednopartijski sistem i da zbog toga i ka koje druge komunističke partije ne mogu da deluju na sovjetskoj teritoriji. Inform-

1 Gen-maj Stevan Rogić, *Radanje našeg RV i PVO*, Glasnik RV i PVO, 2. 1972, 21–26. Božo Lazarević, n.d.

2 Gen-ppuk Stanić Miha, *Strategijski aspekti stvaranja i razvoja Ratnog vazduhoplovstva, Sistem obuke dubljanjem – Titova ideja, jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo u Narodnooslobodilačkom ratu*, 175

3 Gen-maj S. Rogić, n.p. Z



mat-vni dragarski razgovori na kraju školovanja sa svakim potonjem ponaosob unosili su dane sumnje u sovjetske namere. Jedan od sovjetskih učenika i potonji komandant RV i PVO, general Stevan Rogan, mnogo godina kasnije je napisao: „Nastupali bili su u svakom pogledu primerni. Radili su mnogo, samopregovorno i učenici na aerodromu i na drugim mestima i to ne samo poslove koji su neposredno vezani za poziv avijaticara, vec i mnoge druge skopane sa obzbe de njem aerodroma i drugih objekata. Uredjenjem prostorija, kasarskog kruga, ubijanjem useva na kolhozima. Ali uslovi za život i rad bili su zaista teski.

Jugoslovensko-sovjetsko akcionarsko vazdušno transportno društvo za civilni saobraćaj JU SIA, formirano 4. februara 1947, bilo je jedno od tipičnih modela sovjetsko-satelitske saradnje primenjenih i u drugim zemljama narodne demokracije. Dostupnost njene grade omogućavala nam da se poslužimo JU SIA-om primenom kao i u drugim modelima sovjetizacije. Sovjeti su u ožujku 1947. 2. verzije PS-84 i drugu opremu za Jugoslaviju, a data društva na korišćenje dva kompietna letista kod gradova gde ih je u okolini bilo po dva (Batumi – Sarajevo i Lucko – Zagreb) i pristojbe sa celovima aerodromske površine na šest drugih aerodroma. JU SIA je razvila mrežu linija po Jugoslaviji kao i linije ka Bukarestu, Badimpestu i Frankfurtu. Međutim, u periodu „neizvesnosti“ i međusobne partijske prepiske, 4. aprila 1948. delatnost JU SIE je ograničena samo na liniju do Titograda. U svom referatu iz 11. dana Ljagislav Ambrozić ukazao je Edvardu Kardelju na diskriminatorski odnos ovog društva prema domaćem prevozniku LAI u dupliranje novog rada, veće gubitke i posebno na neovlašćeno slanje JU SIE-ih povratnika na cela letista. Ova tendencija nije bila za potcenjivanje, jer u momentu ograničavanja rada JU SIE odnos u kontroli nad vazdušnim pristanima bio je 4:1 za JU SIE u takvoj situaciji pojedini upravnici JU SIE-ih pristanista ponašali se kao upravnici kompietnog pristanista, na primer u Zemana i nametali svoj režim rada i zahteve koji su prevazili kapacitete. Šta je ovo moglo da znači za bezbednost Jugoslavije, ne treba detaljno da se opisuje.<sup>2</sup>

Nedostatak ovaca za prvu liniju, koji je bio dogledan krajem 1947. godine bio je u nekojko prevaziđen isporukom 10 novih lovaca takozvanih SSSR-a u januaru 1948.<sup>1</sup> Zahlađenje odnosa je bilo vidljivo u nacrtu na koji su sovjetski piloti preicali, tada vrlo moderne klipne lovice Jagošlavenima. U IRV-u se već u to vreme sve više osećao problem isporuke rezervnih delova, municije, goriva i druge opreme. Razlog tome može biti sovjetska nemarnost u isporukama, zatim problem u odnosima sa Poljskom i sovjetske trupe u Nemačkoj, Austriji i u drugim delovima Evrope. U 1948. godini nije dostavljeno skoro ništa od ugovorenog i sovjetske ne spolezerno pred riskom napada dve zemlje. Ostri nesporazumi oko sportivnosti li su se ispoljavali u Jagošlavenkim projektima na koje su Sovjeti gledali sa neskrivenim nerazumevanjem. Projektat za laki sportski avion bio je jedan od takvih ilustrativnih primera. Samostalni jugoslovenski rad na ovom projektu kao i žalba Jagošlavenkih vazduhoplovaca za performanse sovjetskih

1. *Isto*, 26.

3 Ovim isporukom IRV je dopunilo borbeni stroj do oko 185 raspoloživih lovaca famije Jak (1 m1943, 3, 9, 9p, Ujak 7 i 9). Druge komponente borbene avijacije uključivale su gotovo 200 izrišnika D-2; Ud-2, preko 120 ovratka, 20 p... i 20 kap... raspon... avionima IRV svih vrsta bio je 750 (od toga 458 ispravnih). Na ... ..

skojskih aviona Po 2 i UT 2 koje je trebalo u školskim pukovima zameniti novim domaćim avionom, izazivali su saznat bez sovjetskih predstavnika u Jugoslaviji. Sovjeti nisu shvatali da su „usli“ u vazduhoplovstvo koje je imalo autentičan osnov za mirnodopski razvoj. Predratna istorija i iskustva uticala su na to da se jugoslovensko vazduhoplovstvo razvija na drukci način od onoga koji su očekivali sovjetski savetnici. Njihova standardna uniformnost mišljenja tesko je prihvatila jugoslovensku inicijativu. Autentičnost stvaranja jugoslovenskog vazduhoplovstva sama po sebi je izazivala probleme sa Sovjetima.

### PREGLED ISPORUČENIH AVIONA IZ SSSR a 1945-1948

tip	Komada	godina	napomena
lovac Jak-1M <sup>1</sup>	103	1945	kolicina od 82 aviona je ušla u registar JRV
lovac Jak-3	71	1945	3 u toku rata
lovac Jak-7	1	1945	u toku rata
lovac Jak-9I UJak	15+18	1945	
lovac Jak-9P	40	1948	
gornjarski Li-2 i školski U-IL2	oko 200	1945	
bombarder Pe-2 i školski UPe2	64+9	1945	
transportni Li-2	11	1945	
transportni Šče-2	6	1945	
školski Po-2	120	1945	
školski UT2/ UT2M	45	1945, 1947	

... isom pere du saradi a sa chesl wa kun vazduh plavstvom mala je sva  
zabva, posebno mesec a ugost vesko vo do do ikoj orjentacii, verovatno

1 Z. Rendulić, n.d., 16; Čavari našeg neba, 154.









Paradna formacija pred poletanje, aerodrom Zemun 1946. godine. Snimak ilustruje tri osnovna tipa u vazduhoplovstvu: lovački jak, bombarderski Petljakov i jurišni Ilijušin

tajnik ne trebalo otežati identifikacije jedinica i praćenje kretanja i stanja vojnih elektiva (A ti IRV – 2 an – e simbolizirano nazvan „Čelak“). U prvom trenutku u širem armijskom sastavu nije bila shvaćena situacija kod vazduhoplovaca je stajanje bilo i daskičnije jer je većina grupa njih prošla školovanje u SSSR-u. Prema nekim statistikama, u SSSR-u je na raznim kursovima bio oko 212 jugoslovenskih vazduhoplovaca u trenutku donošenja Rezolucije IB-a. Najveći deo njih se vratio u inozemstva, pojava u saglasnost sa partijskom i državnom politikom – iako potpuno van informativnih tokova, pod različitim sovjetskim metodama pritiska.

Peti kongres KPJ u Beogradu, održan u drugoj polovini jula 1948. bio je od direktnog značaja za deklasiranje političke prirode koju je trebalo slediti u armiji. Vazduhoplovstvo se u pripremi istovrsnog kongresa uključilo na poseban način. 15. jula 1948. u razgovoru primenili su zajednički sastav koji se pridružio strukturi političke organizacije. Upravo je na njenoj bazi prethodno deklasiranje vazduhoplovaca otkriveno i deklasifikovano. Prvi broj je jasno bio u funkciji deklasiranja od strane političke partije, komandantstvu KPJ, što je direktno potvrđeno pozdravnim pozdravima i telegramima za vazduhoplovni garnizon u apucenim Centralnom komitetu KPJ. U njima je izražen čvrst i nepokolebljiv stav i odhacivanje sa se sve

prenumerisane su i vazduhoplovno-tehničke komande, bataljoni i skladišta. Vojne polte, dotad petocifrene zamenjene su novim brojevima sa četiri cifre. (Primer: 554 vazd. puk (vp 75617) – prenumerisan je u 81. puk (vp 2586); 42. komanda aerodroma u Čerkiju (vp 36143e) – prenumerisana je u 200. tehnički bataljon (vp 8651) (vd. M.R.V. Pregled komanda jedinica i ustanova RV i PVO sa petocifrenim i četvorocifrenim brojevima, Beograd, 1988, 13: puk M. Roganović, n.n., 8).

Druga eskadrila narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije 1944–1984, izdala komanda VI 5870 Čerkije, jula 1984; A. Kolo – B. Dimitrijević, Spisak 36, M.R.V. Istorijat 422/111 puka, spomen-soba 111. apr. Pleso, zbirka napravio prepis jula 1987, spomen-soba 117. lip. (vp 8205), aerodrom Bihać – prepis napravio Milan Micevski, 15. decembra 1989; M.R.V. fond (posleratnih) jedinica RV i PVO, k. 71, Istorijat 177 vazduhoplovne baze: Bojan Dimitrijević i Milan Micevski, Priča o 117. tom lovačkom puku, Gardijski lovci, Aeroplan, 1–199 1991, 20.

gnasne laz – keve, iznesene protiv naše slavne partije i njenog herojskog rukovodstva. List je iscrpno izveštavao o pripremama za 5. kongres KPJ, o protestnim skupljanjima i raznovrsnim takmicenjima u kojima je pokazana odanost pred neocikvanim izazovima.

Kako je bezbednost ovog značajnog događaja bila presudna i kako u Beogradu nije bazirala i svakakva avijacija, sa aerodroma kod Kavarata 20. jula preko V. sa u Beograd je preletela 3. eskadrila 1.1. puka naorazana lovcima Jak-3. Njen zadatak je bio da pod komandom kapetana Tomasa Samardžića obezbedi rad kongresa. Mreža do tada operativno neaktivnih radara P-2M je zadestvovana i uključena u sistem protivvazdušne odbrane kongresa, što je ujedno bio prvi operativni zadatak radarskih jedinica u JA.<sup>1</sup>

Pored novih naziva koji su dodeljeni postojećim sastavima, počelo je i postepeno prebacivanje u skladu sa strateškom situacijom. Premestena je 4. 32. bombarderska divizija koja se odjednom iz duboke pozadine nasla u prvoj borbenoj liniji jer se aerodrom u Somboru nalazi veoma blizu mađarske granice. Stoga je divizija preletela u Zagreb. 2. 37. divizija je sa zagrebačkog aerodroma kod Veike Gorice prešla u L. i k. a krajem 1949. i kasnije u Čerkiju. Tokom 1949. godine kompletno VVU prebacivao se sa banatskih letista u Mostar i Titograd. Na mesto VVU u Pancevo je iz Mostara stigao 103. izvidacki puk zauzevši mesto koje mu je prema razvoju situacije bio pogodnije za upotrebu. Do kraja 1949. godine na zemunski aerodrom prešao je 1. 7. puk, dobivši prestižnu ulogu čuvara prestolnice. Gradnja aerodroma u Batinci, započeta 1947–48. godine, odvijala se ubrzanim tempom.

U jednom od kasnijih napisa general Čepić je za situaciju koja je vladala neposredno posle donošenja Rezolucije Informbiroa naveo sa dve karakteristike materijala: dosta strosen i pracenat neispravnosti, iznad norme ostao kod jedinica sa novim Jak-9P – prestanak isporuka omeo je planirana dogradnja formacije potreba prepravki osnovnih borbinih tipova na školske za dovozetak skorova vazduhoplovaca održavanje i opravke dolaze u pitanje zbog „isporuka“ tehničke konstatovana je i otežana izgradnja pojedinih objekata za IRV. Snabdevanje opštevojnim materijalnim sredstvima jedino nije bilo pod znakom pitanja jer su takve potrebe bile zadovoljavane u domaćoj režiji.<sup>2</sup>

Da bi se obuka i usavršavanje oficirskog kadra sprovodilo bez smetnje nastalo je prekidom upućivanja vazduhoplovaca u SSSR na obuku, formirana je Vazduhoplovna tehnička škola u Kovnu za školovanje oficira komandira eskadrila i komandanata puka i njima sledećih rangova. Škola je u 1949. godini prebacivana u Ljubljano gdje u njenom sastavu 24. bataljon i 180. nesovjet avio-baz. Tokom 1949. formirana je škola rezervnih oficira i kadeta. Vsevo re akademija JA – vazduhoplovni fakultet. Ova institucija će tek u sledećem periodu izrasti u

1. Krila armije, 1948; Čuvani nalog neba, 387–392.

2. Krila armije, br. 1040, 1988, 13: puk M. Roganović, n.n., 8.

Druga eskadrila narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije 1944–1984, izdala komanda VI 5870 Čerkije, jula 1984; A. Kolo – B. Dimitrijević, Spisak 36, M.R.V. Istorijat 422/111 puka, spomen-soba 111. apr. Pleso, zbirka napravio prepis jula 1987, spomen-soba 117. lip. (vp 8205), aerodrom Bihać – prepis napravio Milan Micevski, 15. decembra 1989; M.R.V. fond (posleratnih) jedinica RV i PVO, k. 71, Istorijat 177 vazduhoplovne baze: Bojan Dimitrijević i Milan Micevski, Priča o 117. tom lovačkom puku, Gardijski lovci, Aeroplan, 1–199 1991, 20.

3. Gen-puk u pen. Z. Ulepčić, n.n., 39.

30 godina 185. lba p/S, Pala (bez godine izdavanja), 1.



škola za na,više obrazovanje vazduhoplovnih kadrova u RV. Tokom 1950 formirana je i Vazduhoplovna aviatehnička oficirska škola u Zemunu. Time su u ovom periodu postavljene osnove svih školskih ustanova koje su nedostajale, pa je zavisnost od inostranog faktora prestala.

Na osnovu odluke CK KPJ od 10. februara 1949. reorganizovana je organizacija KPJ u armiji i vazduhoplovstvu. Obrazovana su kolektivna partijska rukovodstva: opunomoćstvo na nivou komande IRV, partijski komiteti na nivou divizija i škola. Na čelo opunomoćstva KPJ za IRV postavljen je politički komesar general Milica Stanić. Članovi su bili komandant RV, njegov načelnik staba, načelnik i operativne uprave, načelnik političke uprave, načelnik njegovog kadrovskog odeljenja kao i načelnik XII odeljenja bezbednosti.

Organi bezbednosti IRV na čelu sa XII odeljenjem na nivou komande IRV i XII odeljenjima na nižem nivou divizija, imali su pune ruke posla posle Rezolucije IB Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo je bilo poseban problem zbog činjenice da je „svak od 1000 naših pilota mogao u svakom svom letu da slobodno i svojom voljom odlučuje na koju će se stranu svrstati, imajući sroke mogućnosti da brzo i relativno lako preleti ka protivniku.“ Problematičan se posebno pokazao deo kadra koji je 1945. godine došao sa obuke iz SSSR-a sa 554. i 254. vazduhoplovnim pukovima. Već tada je bilo nekoliko uspešnih i neuspešnih pokušaja bekstava.



Ispručaj jedne sovjetske posade iz Nita. Scena govori sama za sebe o odnosu Jugoslovena i Sovjeta u periodu 1944-1948. godine.

Novo iznenađenje za jugoslovenski vojni vrh došlo je odmah posle slučaja bekstva generala Arse Ivanovića, kada je 16. avgusta 1948. tek proizvedeni general-major Pero Popivoda preleteo školskim avionom PO-2 iz Zemuna za Rumuniju. Na suptilno mesto kafi je su se odlučili komandant zemunskog 119. vazduhoplovnog transportnog puka Boris Avšepka i njegov načelnik staba Aleksandar Oporović koji su primorali pilota aviona Šešića posle jednog rutinskog zicatka, promeni pravca i slet u Rumuniju. Kontra obavestila na službu je već od prvih prebeg iz Zemuna 1948. godine morala da moti na veliki broj basia sovjetskih sasulaca. Stoga su uvedene mere predostrožnosti za putar zabrane letenja. Ipak, odluke nisu bile toliko nagle, jer su se u to vreme intenzivno spajali i odnaci aviona, za ulazak u serijsku proizvodnju jedan od tih namodelnih ovaca i sastav u IRV. Jak 9P (2830), bio je dodaten odeljenju, uvek po punjea gvozdenu mičom za sprečavanje eventualnih prebega. Osobice doaznala posao jednog sat preostalih zaposlenih, zatim je zaprevač avio i dovođenog i pripravnost za poletanje, „praktično popreko aerodroma od samog osvitka zore“.<sup>2</sup>

Vedece 1949. godine 29. puka u Skoplju jedan pilot Činogerać preleteo je sa lakim 9P u Bagarsku. Iz Nisa su u tom periodu zatvorena dva brega aviona, a 2. PO-2. General Vlado Popivoda, sa tri člana posade, podrizao se svojom bratu 1951. godine. Ios ranije je bilo begova na Zapad: prati Đukovac, Lična Vucina, a posle Kezo i Čekić. Na tu stranu su prebegli komandant 32. divizije Predić 1950. i jedan nastavnik letenja iz 185. puka u Ljubljani na avionu Jak-3 (1951). Prema jednom izveštaju, samo u prvih deset meseci 1951. bilo je 17 prebega vazduhoplovaca od čega, navodno, 11 na Zapad i taj broj predstavlja ukupni suvremeni beg u inostranstvo, a ne samo proizvedeni pacetom aviona. Bez obzira na to, ta brojka je dobar pokazatelj učestalosti masovnosti tog problema u to vreme.

Interesantno je da je u prvoj polovini 1949. ocenjeno da se u partijskoj organizaciji VVU „ant partijski rad stao u osveć“ (i u aprilu i maju su otkriveni grupe pristalica Intembiroa). Ustavljeno je da „badrost nije neprekidno razvijala nego periodično – onda kada bi se osjetila povećana aktivnost ovih elementa.“ Već rovatno rad preventive na sastanku svih komesara letackih jedinica odlučeno je da se od samih letaca nekolicina hapse (8), nekolicina demobilisa (9), stave pod disciplinirano nadziranje i sking sa letenja. 24. od kojih 8 komesara eskadrila. Naravno, ne samo to, nego da se pastu da samim letac iskoriste mogućnost i odete iz Jugoslavije.<sup>3</sup>

Pred prebega u inostranstvo, jedan od vojara tog grupe istomisi enka videti i osti pristalica. Bilo je stih iz kile sabir, ze k p su se kretale od sipa a p sk i se era i motor zaberni i anizata ili kupa u vitanu de ovima sve do pil eva kakva se desila 1948. na aerodromu Petrowac. Samo u 1-2 puka tokom 1948.

1. Avion PO-2, ev br. 0099, spustio se kod Temišvara. Posle više nedelja, a kada je nastala zima, da jugoslovenska ekipa vrati avion. Sedmog septembra 1948. dva pilota i mehaničar zatekli su u Temišvaru ovaj avion potpuno prebojenih jugoslovenskih oznaka (!) i ispraznjenog rezervoara. Kako Rumuni nisu želeli da im daju gorivo, morali su da ga pretaču iz aviona kojim su doleteli u Rumuniju. Avionu su nedostajale tehničke knjižice i neka druga oprema, koju su iznenađeni domaćini bili poskidali. DA SMiP PA 1948. f.69 + 1703, isto. R. list 83129.
2. Z. Rendulić, n.d. 17.
3. I. Banac, n.d., 159-160; M. Micevski - B. Dimitrijević, *Beg u Austriju*, 40-41, *Istorijat 119. vtrp* (R. Nikšić), 46.
4. Arhiv Jaganjavije (AJ) fond 507 CK KPJ Vija-ki dok. za april 1949. 1-13.

2. Gen-puk Milica Stanić n.n. *Čuvari naseg neba*, 199.

3. Ivo Banac, *Na Staljinom protiv Tita*, Zagreb 1990, 159-160; M. Micevski - B. Dimitrijević, *Beg u Austriju*, 40-41, *Istorijat 119. vtrp* (R. Nikšić), 46.













1. Puk. Franjo Lohić, 1. vazduhoplovna tehnička služba, Čuvati našeg neba, 257–258; Z. Rendulić, *id.* 28–29; 53–56  
2. Darko Bekić, *Jugoslavija u hladnom ratu*, Beograd 1988, 134, 136–137

pomoćnik po vazduhoplovno-tehničkoj službi i glavni inspektor za tehniku pilotiranja sa pulskom inspekcijom letova kroz jetmice koristili Pe 2. Posebno je bilo teško u vazduhoplovnim školama (Skola aktivnih oficira avijacije – ŠAOA, kako je od 1950. godine VVU bilo preimenovano), gde je trebalo obezbediti stabilan i stabilan nalet. Gorivo je zadavalo posebne teškoće zbog riske oksidanske vrednosti. Takvo gorivo tražilo je veći procenat tetraetil-olova, što je izazvalo takođe olova na sedla, ventila, klipova i svećice, ili je zbog detonacije dolazilo do pre-gorevanja tih elemenata motora. Kvarovi su bili česti. Mereno se menati mnogo motora pre vremena, te su kapaciteti remonta bili preopterećeni. Zakašnje Lo-hić. Američki otpravnik poslova u Beogradu javio je 1950. godine da je „posebno teško stanje zrakoplovstva, kojim nedostaju rezervni delovi i aparati, i iako potpuno zastari”. Ipak, ocenio je da Jugoslovina svojim vazduhoplovstvom „s-moze da parira agresivnim susedima, koji u ov vreme SSSR potpuno obiluju i naoružava najsavremenijom avio-tehnikom

## 2.7 AKTIVNOST AVIJACIJSKIH JEDINICA 1950–1951

Materijal je teško i neproduktivno, sa nedostatcima koji su uticali na razvoj formiranja u ovom periodu. Komanda IRV, evakuiresko iko predviđala da se da bi bio stvaran maksimalno anitima je tetraetil – potpuno prema traženom nivou sistema konsolidovano i „privremeno rešeno”, odnosa između vlasti i avijacije to na štetu lovačke.

U toku 1950. godine formiran je 3. mešoviti avio-korpus (u skladu sa naredbe-mom 11. jula 1949. sa sedištem u Zagrebu). U njegovu sastavu je bio i 2. divizija, koja je bila vazduhoplovna snaga u sastavu 3. mešovite avijacije. U sastavu korpusa su bile 21, 32 i 37 vazduhoplovna i 38 vazduhoplovna tehnička divizija, i pozadinski odgovarajuće jedinice korpusa. Korpus je postao 21. divizija tokom 1950. godine i procesa objedinjavanja sa svojim prikovima, tek u 1951. godini „stala na noge” u operativnom smislu. U njenom sastavu tokom 1950. godine formirana je 2. vazduhoplovna eskadrila, koja je otpočela iktivnost sa nekoliko domaćih Avio 21. Mada je postojala i skadela sa formacijama, 32. bombarderska divizija je bila opterećena pri izvođenju svojih dvomotornih Pe 2. Iako je pak ove divizije 184. pak puka u potpunosti bio u operativnoj sa navedenim, ali potpuno neadekvatnim dvomotornim Pe 2. U sastavu tog puka n su sile uključene raspoloživi avioni tipa Ilyushin, koji su se sa njima spajali i prebacivani iz jednog u drugi sklad, sve dok nisu rešeni, po domaćem idejnom rešenju.

U sastavu 32. divizije bila je u tom periodu 71. izviđačka eskadrila, koja je sa avijacijom Pe 2 služila komandir korpusa za potrebe zviždanja susedna 3. divizije na aerodromu Čerklje i iako mala je postojala sa oспособljavanjem i nevoj i 38.

1. Komanda IRV str. pov. Z. br. 55, 17. oktobar 1950. Kopija dokumenta dobijena od Čedomira Janića, upravnika SIV.
2. U periodu između donošenja odluke o formiranju korpusa i stvarnog formiranja u mobilizacijskom razvoju, stajalo je da ukoliko oglas mobilizacije bude pre nego što se korpus formira, pristupa se njegovom formiranju odmah bez kadrovskog jezgra na mobilizacijskom mestu u Valjevu. Kratko organizacijskog i mobilizacijskog razvoja IA i KNOI-a prema naredbi VKOS i MNO ENRI br. 67/24. jul 1949.
3. Tokom 1951. godine 21. divizija se takođe borila sa teškoćama u materijalnom obezbeđenju: zapuštenost nekih faza letачke obuke (grupno letenje, traženje cilja, gađanje u vazduhu, sadejstvo sa mornaricom...) ali i upšte zemaljske obuke – što je bila opšta manjkavost za većinu avijacijskih jedinica. Međutim, koji su bili na su broj raznovrsnih udara. (U ovoj diviziji tokom 1950. bilo je 5 katastrofa, dok je u 1951. taj broj smanjen na 2). Odnos broja letova je bio stabilan, sa povećanjem u 1951. godini: 7212 letova sa 3207 časova u 1950. odnosno 7414 sa 4756 časova. MTRV, fond (posleratnih) jedinica RV i PVO, k. 6-1, Referat za istorijat 21.

4. U vreme baziranja 184. puka u Barsanuci se dogodila kontroverzna Čazinska buna na Đurđevdan 1950. Već iste večeri komandant 184. puka, major Branko Glumac, prevezao je u Bihac pukovniku UDB-e Đurđevića. Kako je bio denačevljen zbog dramatičnosti događaja, došlo je do zabune, pa je komandantu IRV je saopšteno da je Glumac sa avijacijom prebegao! (Izjava Branka Glumca ju. 1989). Autorka monografije Čazinskoj buni (Ivana Krzelnik Bakić, *Čazinska buna 1950*, Sarajevu 1991, 155–156) pogrešno navodi da je

5. Aleksandar Kolo – Milan Micevski, *KB-11 Ilyushin: Naša krila*, 7. 1995. Poseban dodatak.

1. Puk. Franjo Lohić, 1. vazduhoplovna tehnička služba, Čuvati našeg neba, 257–258; Z. Rendulić, *id.* 28–29; 53–56

2. Darko Bekić, *Jugoslavija u hladnom ratu*, Beograd 1988, 134, 136–137

























## Treći deo 1951-1959 VREME NEPOBEDIVIH

### 3.1 PREMA IZLAZU IZ BLOKADE 1951

Posle prvih nedoumica o pozadini i ishodu sukoba Jugoslavije — zemlja narodne demokratije sa SSSR-om na čelu — na Zapadu — e na prelazu iz 1950. u 1951. godinu preovladalo mišljenje o korisnosti pružanja vojne pomoći Jugoslaviji kao o činu od direktne važnosti za vojnostratesku situaciju u hladnoratovskom odnosu snaga.

Vlada SAD je još u toku 1950. odobrila nabavku avionskih motora za jugoslovenske putničke DC-3 a razmatrala je i mogućnost da pošalje ekipu stručnjaka u Jugoslaviju, koji bi pregledali civilne aerodrome radi njihovog tehničkog unapređenja. Gotovo cele 1951. godinu vođeni su pregovori američkih i jugoslovenskih vojnih delegacija — na kojima su Jugosloveni davali sve je bste si potrebni n materijal i znanje.

Posle posete načelnika Generalstaba JNA generala Kote Popovica Sjedinjenim Državama usledilo je vojno-diplomatsko utvrđivanje terena za ispitivanje moraza na Jugoslaviju u okviru sistema vojne pomoći. U toku tih pregovora jes nekoliko zapadnih vojnih delegacija obišlo je i jugoslovensku armiju. Delegacija američkog vazduhoplovstva koja je posetila JRV u septembru 1951. uvela je u svest o ogromnom nedostatku protivavenske artiljerije i radarske opreme sredstava vezanih za primenu i da osim dnevnog putovanja — nikakva prava PVO ne postoji. Konstatovano je zvižanje letelica kalibra 100 milja — ne otkrivanje i zatiranje iskorišćenje aviona u visini od 75%. Amerikanci su ocenili da u slučaju napada sovjetskih satelita JRV može da se brani tempom od 400 borbenih letova dnevno da podržava svoju kopenu vojsku oko mesec dana. Američki potpukovnik Kuznetsov je bio „osobito impresioniran visokim borbenim moralom što se od zavičajne hrabrosti Jugoslava da brani svoju nezavisnost bez obzira na cenu“. Ova sažeta ocena jednog stranog posmatrača ima posebnu i gotovo zaključnu vrednost za period koji se za Jugoslovane upravo završavao.

U okviru ovog diplomatskog zbrinjavanja Jugoslava i Zapada — putujući raznim komercijalnih ugovora nabavljeno je nekoliko britanskih dvomotornika. Ili





Stroj aviona S-49A iz sastava 204. lovačkog puka, koji je bio naoružan sa ovim tipom od 1951. do 1951. godine. Treći avion u nizu sa obojenim spinnerom bio je avion komandanta puka. (via M. Micevski)

sa za IRV blokada i izolacija počele da putuju. U avgusta 1951. stiglo je iz Norveške 5 Avro Ansona i 3 Fripd Oksforda, koji su predati Eskadrili za vezu III avio korpusa u Zagrebu. U oktobru iz Velike Britanije stigla su dva dvomotorna hidroaviona tipa Short Silend. Oni su uvršteni u 122. hidroavionsko одеделение koje je raspolagalo uglavnom neispravnim i neeksploativnim Aero 2h. Britanska vazduhoplovna štampa je pisala da su avioni nabavljeni za JAT, koje se sa njima da održava linije na dalmatinskoj obali (9).

Narednik Zdravko Keneš, stuba američke kopnene vojske general Lonon Kolins doputovao je u Beograd 14. oktobra 1951. godine. Njegova poseta je bila ključna za prevladavanje obostanosti sumnjivosti i nepovera između obe strane. Pred kraj posete general Kolins izveden je iz pokaznih vezbi da bi pregovarači stekli shvatanje i poverenje. U početku pregovarači na Nemačkoj su se držali tvrdnje da su iz Velike Britanije dobili avione preko Ova veža. Ova veža, prepričana je Amerikancima, što je očigledno bilo da njemačka strana više ne insistira na slanju instruktora.

U skladu sa tim pregovorima u Beogradu 14. novembra 1951. zaključen sporazum o vojnoj pomoći (Military Assistance Pact) između vlada FNRJ i SAD.

1. MIRV fond (poslecatni) jedinica RV i PVO, registri aviona i motora Komande IRV.

2. Isto, *Flight*, 5. oktobar 1951.

3. 16. oktobar 1951. *Derzavije u Boju*, Dmitrijev, *Jugoslavija i NATO 1951-1957*, Beograd 2003.

4. *Narodni borac*, 145, 14. septembar 1951. *Razvoj OS SFRJ 1945-1985*, knj. 3-2 *Kopnena vojska*, Beograd 1988.

5. Isto, *Flight*, 5. oktobar 1951. *Razvoj OS SFRJ 1945-1985*, knj. 3-2 *Kopnena vojska*, Beograd 1988.

6. Isto, *Flight*, 5. oktobar 1951. *Razvoj OS SFRJ 1945-1985*, knj. 3-2 *Kopnena vojska*, Beograd 1988.

razum o Vojnoj pomoći (*Military Assistance Pact*) između vlada FNRJ i SAD. Sporazum su potpisali maršal Tito u ime Jugoslavije i američki ambasador u Beogradu Džordž Alen. Prema sporazumu Jugoslavija je uključena u Program pomoći za zajedničku odbranu – *Mutual Defence Aid Programme* (MDAP). Pomoć je trebalo da stize iz SAD, Velike Britanije i Francuske, i to prema listama potreba – narudžbenicama koje bi dostavljala jugoslovenska armija.

Sporazumom je bilo predviđeno da američka vojna pomoć iznosi 746,5 miliona dolara, po tadašnjim kataloškim vrednostima, mada jugoslovenski vojni zvaničnici nisu znali sve do 1954. godine ta visina sredstava pomoći ni cene pojedinih sredstava koja su isporučivati. Naoruzanje – prema iz tih prvih programa bila su namenjena za dopunu i opremanje JNA. Namećeni kasniji programi bili su kompromisna i preorazivanja od jednih sistema JNA. U skladu sa odlukom iz 1951. u 1952. godinu bilo očekivano da će vojna pomoć po značajni – po dotadašnjim vrednostima, premašivati ekonomsku pomoć sa Zapada.



### 3.2 ISPORUKE U OKVIRU VOJNE POMOĆI

Nabavke tehnike iz sistema MDAP omogućile su kvantitativan i kvalitativan skok u razvoju odbrane IRV, za razliku od prethodnog perioda blokade sa Istoka, u kojoj je dominirala nabava rečeno stagnacija. Kao što je rečeno, tokom tog vojnog i diplomatskog zbivanja Jugoslavije i Zapada na bazi komercijalnih ugovora nabavljali su nešto lakih britanskih dvomotornaca, što je značilo da su za IRV blokada i izolacija počele da popustaju. Nova etapa u kojoj je AV stupio u svesu 1951. godine, bila je era modernizacije.

Jugoslovenske ratno vazduhoplovstvo je počelo da prima avione čak i pre nego što je potpisao sporazum o pomoći. Prvi su počeli da stize britanski kopnjeni avioni i avioni bombardiranja tipa Mosquito, čija su isporuka počela 1. oktobra 1951. a od poslednje

1. DA SMIP, 1952, 6-75, 21, 417486. *Međunarodni ugovori FNRJ*, sveska 1/1952, *Sporazum između vlade FNRJ i vlade SAD o vojnoj pomoći od 14. novembra 1951*, Ranko Petković, *Jedan vek odnosa Jugoslavije i SAD*, Beograd 1992, 102-105; B. Dimitrijević, *Jugoslavija i NATO*, 36-42.

2. *Razvoj OS SFRJ 1945-1985*, knj. 17, *Tehničko snabdevanje*, Beograd 1988, 49.

3. O avionu Mosquito u Jugoslaviji videti monogram i maketorame: *Noćni lovac Mosquito NF Mk 38*, (Ognjan Petrović – Šime Oštrić) *Bilten Yuvam* 3, maj-jun 1986, 30-39. U ovoj maketorami pogrešno je naveden naziv 48. laki bombarderski puk. Puk je nosio brojni naziv 184. Takođe, na str. 33 slika aviona Mk-38 sa brojem 20, autori su naveli da je reč o crno obojenom Mosquito. Autor je proverio ovaj podatak sa generalom Žutićem koji je navikao leteo na avionu broj 20 i koji je demantovao da je bilo koji Mosquito 38 bio u crnoj boji. Sa kolegom Milanom Micevskim ustanovili smo da fotografija nije eksponirana do kraja, pa je zbog toga avion na fotografiji tamniji. *Mosquito FB Mk VI i T Mk III* (Ognjan Petrović – Šime Oštrić), *Yuvam Bilten* 4, jul-avgust 1986, 14-18.











razmatrano je i to pitanje. Tito je rekao Idna da su Jugosloveni zainteresovani za licence i proizvodnju, i to za onu koju su Sovjeti odmah posle rata dobili od Britanaca i iskoristili za izradu lovca tipa MIG 15 a koje su tada imala vazduhoplovstva neprijateljskih savezničkih država. Jugosloveni nisu imali mlaznjake „u Britaniji odbijali su da nam daju licence“ naglasio je Tito. Idna je izjavio da je taj zahtev mogao ispuniti, ali da će biti potrebno daze vreme da se osposobe proizvodnja u Jugoslaviji. Marsal Tito je potom rekao da će biti potrebni i gotovi avioni. U diskusiji o tome koji bi avion bio najbolji za isporuku Jugoslovenima Idna je istakao da su Jugoslovenima potrebni „dobri avioni“. Pitanje te nabavke bilo je aktuelno i sledeće, 1953 godine. Iako su već od jesen 1952 godine jugoslovenski piloti bili na obuci u američkim jedinicama, zvaničnici FNRJ su i dalje tražili da dobiju licence i gotove mlaznjake. Konzervativni engleski poslanik Benet izjavio je 14. februara 1953. jugoslovenskom predstavniku u Britaniji kako je „kao postoji namerna saglasnost britanske vlade da nam se licence proda“. Četiri dana kasnije u razgovoru Velebita i Idna, jugoslovenski diplomata je istakao problem nabavke mlaznih aviona ili licence za njihovu proizvodnju i teskoće na koje je u Britaniji naišla delegacija IKV na čelu sa Viktorom Babnjem u vezi sa tim pitanjem. Velebit je zatražio otvoreno zasnivanje čak i u slučaju da Britanci ne mogu da izđu u susret jugoslovenima a sel britanske diplomatije je obećao da će Britanija dati odgovor jugoslovenskoj strani u najkratcem roku. Ipak i pored jugoslovenskih nastojanja britanski mlaznjaci nisu isporučeni. Jugoslovenski pregovarači kao da



Deseti mart 1953. godine bio je veliki dan za JRV. Dolaskom prva dva mlazna aviona T 33, ono s

nisu shvatali da su u tim trenucima jedino Amerikanci raspolagali dovoljnim količinama aviona proverenih u upotrebi i borbi koje su mogli da ponude zemljama saveznicama. Iako je i bio u jugoslovenskom slučaju isporuka američkih mlaznih aviona bile realnost. Ipak, Jugosloveni su i danes, sve do raspada Jugoslavije insistirali na osamostaljenju svoje proizvodnje mlaznih aviona. Ponekad po svaku cenu, bez obzira na rezultat tih projekata.

Prethodni monotonat u razvoju IRV bio je početak sporuke mil. znih aviona. Još početkom 1953. u tekstu *Spremni smo da prihvatimo reaktivne avione* komandant 44. lovačke divizije potpukovnik Mihailo Nikolić kaže: "nagovestio" je da će uskoro "zvestan broj naših jedinica primiti avione na m.azni pogon". On je i zvanično potvrdio da se deo odabranih pilota, koji su završili i kurs iz gleskog jezika, naznače u mostroanstvu na obuci jer "imamo n. kakvih iskustava iz preodake na reaktivnim avionima". Posle skoro godinu dana od uključet. a u program M. D. A. kra em novembra 1952. stigla je informacija od pukovnika Klosske sa, mace. odu sevi. enog aviautarima IRV, da je video službenu prepisku gde je stajalo da će Jugoslavi i biti isporučeni "prvi Džetovi". Prve part. e mlaznika T-33A i F8K. i ukupno isporučeno 25 + 16 komada. Stige su u 11. lovački puk u martu i. a. 1953. Prethodno su isporučene učionice za T-33A za tehničare. Njihovim primom d. laska. na Bata. ncu 10. marta 1953, kada se oko 13 časova spustili četvorka mlaznih T-33A, dat je izazetan znaka. prisustvovao je veći broj jugoslovenskih i amer. ekih zvanica. Na sve. tnom pri. jemu govorio su amer. eki ambasador Aien i Ivan Gesnjak. koji je rekao da "do na pomoć koju pružamo u odbrambene svrhe od S. A. D. predstavlja dragoceni doprinos slobodi i nezavisnosti našeg naroda i ocaivanju mira na našim granicama". Ambasador Aien je istakao: *Ovaj dan je simbol, koji simbolizuje u našim odbrambeni naš. b. d. vne. zemalja. da. o. a. e. m. i.* Primopredaja je obuhvatala i simbolično izme. jivanje mesta amer. ekih i jugoslovenskih pilota. k. i. su izmenjali i zastavice svojih država. Vršeni je direktni radio prenos. "Filmske novosti" su napravile reportaže a sledećih dana sva jugoslovenska štampa je na udarnim mestima objavila ovu vest. Isporučena tehnika je bila potpuno savremena i Amerikanci su takvu tehniku koristili a poslednjim fazama Korejskog rata. Za IRV su isporučivani uglavnom novi avioni sa m. m. malnim n. letom.

Prva grupa borbenih mlaznih aviona F-84G\* (anderdzet stigla je u Jugoslaviju.

- [illegible]

\* Isto, 1952 f 22, 11

2 *Ibid.*, 1953, f-23, 1-42955



A black and white photograph of a person sitting on a bench outdoors. The person is wearing a dark, long-sleeved top and light-colored pants. They are sitting with their back to the camera, looking towards the right. The background is a soft-focus outdoor setting with trees and foliage. The lighting is natural, suggesting daytime. The overall mood is quiet and contemplative.

Do početka Gescinskog krize u HRV, e primao to ukapno i Slavica Tarderczet. Slavica Tarderczet, Ove poslije, stigli su iz SAD i bili su potpuno novi primerci, a vrlo malim brojem caseva imletu i prejedat od najvunije samo 31 caseva, a kada e iposne a registar HRV. Obaka je prvo z pocu 147 ovacki pak a zatim rade pak ba iz presoncke 44 avzne. Pise dobre to Gesci pripreme amia ne pet edy a sovn b ktoya i dvesudu 133A p elazid se na bor en d rase. Tarderczet, Dogazik ml iznih i inde ezet, opisan je simbolick „Na nase i neta vrši se smena generacija“.<sup>3</sup>

16 март 2013.

1. *Arilla armita*. 239, 43. 40, 142, 17. 10, 1453; *Arilla*, 13. 10, 1953.

Lettres

potpuno nova, 953. godine (1070). 107 105

Porta 20. december 1953

<sup>4</sup> pobeda, 198 1 august 1953



„dahoplovna sila“ Naisavremena tehnika je pojačala odusevljenje saveznistvom sa snagama Severnoatlanskog pakta. *bećemo sa stvarnim protivnikom neprijatelja ugođavati i uskoro doći do toga da se ne istraži i koncentriše drugo, a to će biti uvek<sup>1</sup>*

Transportna avijacija je oracana sa 20 aviona C-47 povećane za 100% od kojih sa prva četiri doletela oktobra 1953. a preostali februara. Kasnije tokom 1954. godine. Dolazak C-47 u IRV omogućio je stvaranje pouzdane transportne flote, upućivanje transportera na letu na remont i na zamenu motora. Mimo programa MDAP-a pak su početkom oktobra 1953. stigla i dva laka transportna aviona de Havilland DH-104 Dove. U istom periodu februar-april 1954. primljeni su i prvi helikopteri tipa Vestland S-51 i naoružane IRV. Helikopteri su bili potpuno novi, sa svega 1-7 sati naleta po primerku. Nabavljeno je i oko 800 klipnih motora koji su omogućili da se dovrše neki domaći projekti. Uz pomenutu tehniku, dobijene su i velike količine avio-bombi i oko 1800 različitih vozila kojima je dugo vremena bio potpuno obezbeđen ovaj segment vazduhoplovstva. Od tih vozila u IRV je stiglo oko 35% potpuno novih, a ostatak je primljen posle generatne revizije. Obezbeđenost rezervnim delovima je retko bila veća od jedne godine a kod nekih sistema u IRV merila se u mesecima. Transportni avioni IRV imali su redovnu nabavnu liniju sa velikim stovaristom materijala. Američkog vazduhoplovstva u Satorou. Najveći deo prepiske i urgencija u toku prijema pomoći se vodio upravo o ovom pitanju.

Za vreme eskalacije irsanske krize od oktobra 1953. do sredine februara 1954. Jugoslaviji nije isporučivana tehnika iz sistema MDAP. Osnova za taj prekid bio je paragraf 7 iz sporazuma o uključivanju u MDAP iz 14. novembra 1951. koji je to omogućavao.<sup>5</sup>

### 3.3 PREOBUKA JUGOSLOVENSKOG LJUDSTVA

Prinjavat je programa pomoći nametnulo je i problem preobuke dela starijeg kadra. Preobuka je bila postavljena na dva načina: školovanje dela jugoslovenskih kadrova u američkim vojnim školama u SAD i u Evropi kroz specijalne kurseve u Jugoslaviji koje su držali američki vojni ili civilni stručnjaci.

Vazduhoplovci su bili prvi koji su se školovali u inostranstvu. Pre zaključenja ugovora o pomoći u Veliku Britaniju je upućena grupa jugoslovenskih vazduhoplovaca radi preobuke na tip Moskito. Šef pilotske grupe bio je kapetan prve ka-

se Nikola Žutić a uz njega su bili bivši piloti 352. skvadrona RAF (partizanski Spitfajeri) Husein Okanović i Mehmed-Alija Losić. Kasnije su im se pridružila i druga dva pilota. Pilotska grupa pratila je grupa tehničara koja je posredno došla u Britaniju. Prva pilotska grupa IRV stigla je direktno putničkim avionom preko Ciriba. Nikola Žutić seca se prvih koraka u Londonu: grupa je sačekao tamo slovenski vojni predstavnik Bruno Vuletić. On je upitao Nikolu Žutića: „kao vođa trike šta bi zeleli prvo da vide u Londonu? Žutić mu je kao iz topa odgovorio: „Moskiti“ Vuletić ih je uz blago čudenje poveo i svi su se iznenadili kada su vide Marksov grob zarastao u travu. Prvi su prvo prošli „obuku“ na jakim dvomotornim avionima i na trenožnoj verziji Moskita Mik-3, zatim su presli na borbeni tip Mik-6. Obuka se vršila u uslovima (matne britanske) eseni, u skvadronu RAF-a kojim je komandovao Čeh, a nastavnik letenja bio je Poljak. Izvodila se temeljna obuka: prilazi, mahom instrumentalno letenje, a zatim to letenje prelazilo se na direktno aerodrom. Jugosloveni su posle završene obuke, velike pobje i trijumfa mnogih rusen a katere peći krenuli za Jugoslaviju bez aviona. Britanski piloti su preleteli prve avione tipa Moskito za IRV. U SAD je upućena grupa od dvadeset i više vazduhoplovaca za preobuku na avion F-4D. Pilot Aleksandar Sekulić svedeči da su se sa instruktorima sporazumevali na „trinaest jezika“. On takođe navodi da su „pod uticajem koje kakve propagande neki u početku bili sročili, da nas gleda i kao tehnički neiskusne ljude“. Međutim, posle dva dana letacke obuke Titovih pilota američki instruktori promenili su mišljenje. Amerikanci imaju bilo poznato da su Jugosloveni znali da letite na avionu za obuka T-6 Iksan koje je IRV posedovalo u britanskoj verziji Harvard. Kada su poredili piloti izveli nekoliko smelih akrobacija i izdvojeni američki nastavnici su ostali zadivljeni. To je bila „politička pobeda nad biblijama o niskoj tehnici i kulturi naše Armije“.

Uobičajen put školovanja za novu tehniku je bio takav da je posle obuke celog grupe u inostranstvu sledila preobuka ostalog ljudstva u Jugoslaviji. Nju su većinom ljudi koji su prošli obuku u inostranstvu ponekad uz pomoć stranih instruktora. Na pancevackom aerodromu u okviru 103. izviđačkog puka koji je prvi primio avione tipa Moskito obučavani su letaći i drugi osoblje iz ostalih jedinica koje je trebalo da dobiju ovaj tip i svoje naoružanje. U obuku su ušli jugoslovenski instruktori koji su prethodno obučeni u Velikoj Britaniji. Preobuka na tip F-4D bila je takođe intenzivna. Po prijemu tih aviona obuka je koncentrisana u Puli. Za ovaj tip je trebalo izvesti stanje iskusnije piloti koji su potpuno savladali tehniku letenja. To je bilo znatno zbog toga što kod ovog tipa nije bilo avioselektora, a piloti su morali sami stano da svaku ekrane i priručnik i obuku vizuelno. Posle 1954. godine bio je to najbrži i najlakši avion Moskito. F-4D je bio i najbrži avion po brzini, po sposobnosti postizanja visine i po brzini letenja. U tom cilju postignut je ponedelj i noć od po 100 časova po pilotu.

1. Krila armije, 235, 236, 9. 21. maj 1953.

2. O helikopteru S-51 u Jugoslaviji videti monogram / maketormau Prvi jugoslovenski vojni helikopter (Ognjan Petrović, Bojan Dimitrijević) Aeroplan 1. 1995. 4-21.

MIRV Istoriat IRV za 1958. i 1959. godinu, videti pod „stanje tehnike“.

3. Bojan Dimitrijević – Milan Micevski, IETS mlazni avioni zapadnog porekla u jugoslovenskom naoružanju 1953-1974, Beograd 1991. 12.

4. Na ovo ukazuje registar aviona Komande IRV i 7. vazduhoplovnog korpusa, gde se prema spiskovima jasno uočava da u pomenulom periodu nijedan avion nije primljen iz MDAP. MIRV, registri aviona i motora KRV i slič.

6. Leonid Jovanović, Tehnička služba JVA, Beograd 1986. 103.

1. Izjava penz. general-potpukovnika Nikole Žutića autoru, septembar 1993, mr Bojan Dimitrijević, Moskito u jugoslovenskom naoružanju 1951-1963, i deo, n.n.

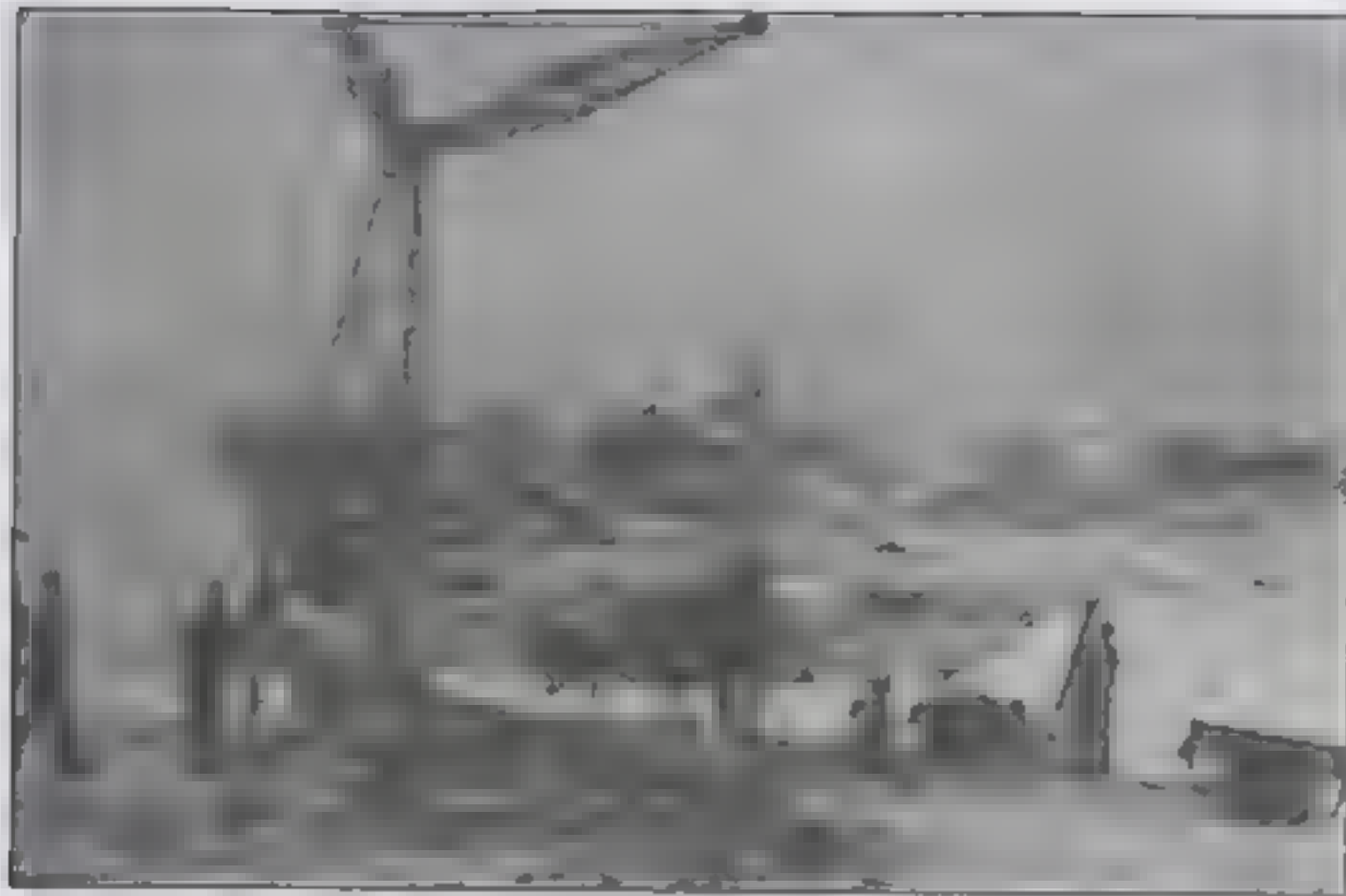
2. Krila armije, 1952; Izjava penz. general-potpukovnika Nikole Žutića autoru, septembra 1993. u Zemunu, Narodni vojnik, 169, 25. maj 1952.

3. ————— na našem nebu, Aerovet 1952. Za pobedu, 193, 21. maj 1953.

4. Izjava penz. general-potpukovnika Nikole Žutića autoru, septembra 1993. u Zemunu.

5. Prema Instrukciji za izvođenje obuke u komandama, jedinicama i školama jugoslovenskog vazduhoplovstva u nastavnoj 1951/52. god. (Komanda IRV – pov., 1951. 14), trebalo je da budu obrazovani dva centra za obuku na avionima F-47D i to u Puli i Skoplju.





Reglača mitraljeza kalibra 12.7mm na avionu F-47D Thunderbolt u zimu 1952-1953. godini

dok se u 1952. godini iznosio oko 30-40. Direktiva za obuku koju je donela Komanda JRV predviđala je sledeće zadatke:

osposobiti pilote za dnevno i noćno letenje i potpuno ovladavanje tehnikom poliranja;

osposobiti pilote u letenju bez spoljne vidljivosti koristeći radio sredstva za navigaciju i probijanje oblaka uz link trener;

za sve zadatke aerofoto i vizuelnog izviđanja za potrebe KoV i RV pod složenim uslovima danih na svim visinama i noću na srednjim visinama i pod povoljnim meteo uslovima (u 21. divizion isto ali i za potrebe RM).<sup>1</sup>

Obuka je bila intenzivna i po ocenama stranih posmatrača nije se razlikovala od bilo kog vazduhoplovstva u sastavu NATO. Tokom leta 1953. za predstavnike SAD izvršeno je nekoliko letova na usavršavanje i smotanje postignutog uspeha na F-47 na poligonu Overyfield. Nakon više dešavanja iz oblasti letenja, Saša Boribec se blik u letenju, tako da se se predstavnik SAD u letenju, koji uspešno ispituje.

Radi preobuke na mlazne borbene avione septembra 1952. trećina iskustvenih pilota sa upućenim na specijalnu komandantsku kurs Squadron Leader Carter na mlazno avione. Bili su to potpukovnik Mikail Ivanov, komandant U-7, pukovnik pilot na domaćem S-49A i kapetan Veljko Lukac, stariji pilot koji su se preobukali u SAV na F-47. Kurs je od započeo 18. july, kada je bilo nekoliko letova u letenju. Saša Boribec, član komandantske škole, koji je bio u sastavu NATO.

1. Direktiva za izvođenje obuke u komandama, jedinicama i školama Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva u nastavnoj 1951/52. god. Komanda JRV - por., 1951.  
2. B. Dimitrijević - M. Micevski, *Leti, 4. Čuvari našeg neba*, 259.  
3. M RV k. 24.7 Vak (1953).



Jugoslovenski i američki piloti u časovnici opuštanja u jednoj američkoj vazduhoplovnoj bazi u jesen 1951. S leva na desno: kapetani Lukac, Simoni, Burk i poručnik Perović

pakta protiv Srbije 1999. godine biti nosilac glavnih deistava avijacije na čelu sa Beogradom, severne Srbije. Neki meni piloti postići će i vazdasne posede obilježujući jugoslovenske pilote.

Na upućivanje naših pilota na preobuku uticao je i ocena američkih stručnjaka da je letacki i tehnički sastav JRV uspešno ovladao ključnim avionima zapadnog porekla. Trećina letovih pilota koji će biti prvi Jugosloveni (Srbi, Crnogorci, koji će leteti na mlaznim avionima raspoređenim sa svaku od tri eskadrile ovog vranga spremili su mlaznim avionima F-84G Thunderjet. Oni su prešli obuku u tehničkoj učionici za školski mlazni avion T-33A, kojem je trebalo da prvo posete, a zatim isto za Thunderjete. Letacka obuka se sastojala od osnovnog letenja, borbeno akrobatskog, navigacionog letenja. U sedmi je borbeno obuka, gde su taktilične i borbeno dejstvo ciljeva na zemlji, gde su ciljevi u vazduhu. Ova obuka imala je za cilj da se piloti mogu savladati putu da si američki letenje, koji su leteli u svim mećim uslovima izradu u letenju Evrope, kao i da se istom pilotima 48 aviona patrolira u blizini ehoslova ke granice krajem 1951. godine. Treći se podrazumeva deset pilota koji su posle preobuke bili osnovni sastav eskadara u Jugosaviji za preobuku pilota JRV na mlazna tehnika. Saša

1. B. Dimitrijević - M. Micevski, *Leti, 1-2*. U nekoliko različitih tekstova piloti koji su bili na preobuci na F-84G (Borivoje Peikov, Dinko Radman, Veljko Lukac, Albin Stare, Stepan Čikeš) istakli su svoje utiske razlike u letenju na mlaznim avionima. Opisana je obuka na zvinu T-33, prelazak na Thunderjet posle dva leta. Istaknuta je preglednost iz kabine jer je avion sa stajom trapom tričkl rad nogama je nepotreban, jer avion nema aerodinamičkih motenata ("U tome sam u prvim letovima stalno grešio"), zvuk motora drugačiji i njegova eksploatacija je trebalo da se dobro izuči. Ukazani su i propusti u nedoznavanju nekih tehnika: pilot Radman leteo je sa neispravnim kiseoničkim uređajem jer to uopšte nije primetio, opusane su i neke novosti kao letenje po instrumentima, anti-G odelo ili crvena linija na brzomernu, kritični, mahe-



ove grupe ima e su prilikom školovanja problematični i prilagođavanja na obuku i život po zapadnim standardima, ali i peripetije kao što su zabrane da nose crvene petekrake i teskoće oko ulaznih viza. Posle završenih kurseva ocene stranih instruktora su uglavnom bile povoljne za „Itos jet cockys“ kako su nazvani u jednom magazinu.<sup>1</sup>

Dolazak mlaznih aviona uslovio je dalje promene u IRV. Komandant IRV general Lepić istakao je u programskom tekstu *Predmetnim zadacima* nove zahteve za letачko osoblje IRV da svi moraju da savladaju znanje iz rukovanja novom tehnikom, kao i da se ne sme dozvoliti letenje pilota koji napravi i najmanje greske prilikom proveravanja iz bilo koje radnje koju treba da izvede u vazduhu. Takođe, istaknuti su i novi zahtevi za tehničko osoblje. Osnovna znanja iz tehnike pilotiranja mlaznim avionima sticana su na dvosedma I-33A. Zbog ozbiljnosti i komplikovanosti tehnike, u početku se priznalo krajnje oprezno izboru pilota za letenje na mlaznim avionima. Vojno lekarska komisija za letace nije imala jasne kriterijume za selekciju pilota za mlazne avione, pa je bilo razumljivo što se novom stvari prilazilo na taj način. Kasnije, praksa je doprinela definisanju jasnih kriterijuma pri izboru pilota. Piloti su vrlo brzo osvajali novu tehniku. Čak je bilo slučajeva da su ispodprosečni piloti koji su do tad leteli na klpnim avionima, vrlo dobro savladali tehniku pilotiranja mlaznim avionom. Na taj način je razbijena fama da za upravljanje mlaznim avionima piloti treba da posedaju izuzetne sposobnosti.

Sistem rada u Centru za preobuku bio je zasnovan na iskustvu već preobučeni pilota u američkoj bazi, koji su postali nastavnici. Komandant Centra za preobuku bio je potpukovnik Abin Starc, inače ratni as vazduhoplovstva NDH sa Istočnog fronta, gde je oborio 11 sovjetskih aviona. Potpuna novost za sve pilote koji su dolazili na preobuku pored toga što su bili zadivljeni mlaznim avionima, bila je letачka oprema i naročito pilotska „anti-G“ odeća. Ubrzo posle dolaska Tanderdzeta u IRV u posetu je stigao general potpukovnik Hari G. Armstrong, načelnik saniteta američkog vazduhoplovstva. Američki general je posetio VMA i Vazduhoplovni medicinski institut „Nije se ustezao da daje svoja mišljenja i vrlo korisne predloge u pogledu zadataka medicine u vazduhoplovstvu“. Primio ga je i general Lepić a u domu RV održano je i predavanje o uticaju velikih brzina na pilote.<sup>2</sup>

Za letenje helikopterom u SAD je obučeno samo jedan pilot IRV, kapetan Nikola Lović. On je po dolasku u Jugoslaviju u 1954. godini bio jedini nastavnik za letenje u letenju na helikopterima u Pančevu. Činilo se da je na lakša preobuka bila u 19. transportnom puku na transportne avione C-47 pošto je u vazduhoplovstvu bilo

1. Ove avione „Itos jet cockys“ je i on koji je završio u Srbiji, a koji je bio na obuci u SAD. On se dobio od grupe i sleteo, nakon što Amerikanci povikali „Bravo Jugoslav“ Opisana su i dejstva na poligonima u Nemačkoj, zajedno sa američkim pilotima. *Krila armije*, 239, 240, 241, 244, 245, 13, 20. jun, 1. jul, 15. avgust i septembar 1953; *Borba*, 17. maj 1953.

2. *Flying*, 6/1953; Izjava potpukovnika Veljka Lubića autora, april 1990.

3. *Krila armije*, 228, 15. mart 1953.

4. *U Saveznoj vojsci*, 1. jun 1953. *Vojna misao*, 1. jun 1953.

5. *Prema generalu potpukovniku*... *Krila armije*, 240, 20. jun 1953.

6. Prema istraživanju Milana Micevskog.



Grupa ljudi, verovatno piloti i instruktori, pred velikom zgradom, verovatno hangarom, u bazi u Nemačkoj.

nekoliko ovih tipova, kao i sovjetska verzija ovog aviona Li-2.<sup>3</sup>

U kasnijoj fazi programa MIDAP 1954-1957. godine jugoslovenski vazduhoplovci prošli su niz specijaliziranih kurseva u inostranstvu. Četiri pilota su obučeni na kursovima za avione F-86F, pet na kursu slepog letenja, dva za RF-80C na kursu taktičkog izviđanja u američkim bazama u Nemačkoj ili SAD. Više grupa preslo je razne kurseve obuke na radarima (obični i specijalni kursevi, odnosno kursevi za pojedine tipove koji su isporučeni IRV u AN-1PS, ID AN-1PS-10D, AN-1PS-8 i avionskih radara AN-APG-30). Bilo je kurseva i obuke iz vazduhoplovne medicine, meteorologije za velike visine, prognostika i dr. i kontrole letenja. Ipak, najveće je obučavanje tehnički sastav u skoro svim segmentima održavanja mlaznih i klpnih motora, radio uređaja, naoružanja, instrumenata, foto kamera, konstrukcija zemaljske elektronike, radar uređaja, opreke vozila i tehnika koštadeva i dr. Neko ko ih je poslao u Nemačku je u Visa vazduhoplovstvu ili u sa aeronautička škola u Panču ili na usavršavanje engleskog jezika general Božan u London. Dvojica su bila na visem obavestajnom kursu u leksasa u Nemačkoj. Prva dostupnim podacima od kraja 1954. do juna 1957. ukupno je oko 100 vazduhoplovaca upućeno na razne specijalizirane obuke u okviru MIDAP.

1. Istorija 119 vtrp, (Ratko Nikšić), 63.

2. Podaci za istoriju IRV, 1955 (kasnije 1956, 1957, 1958) MIRV. Na primeru dvojice pilota koji su upućeni na izviđački kurs u 66. izviđački ring USAFE u bazi Sembach u Nemačkoj (decembar 1954-april 1955) da rekonstruijemo kako je izgledao tipičan primer obuke jugoslovenskih vazduhoplovaca u inostranstvu. Kapetani Nikola Žutić i Miloš Senohrad bili su određeni za ovaj kurs. Prethodno dobili su zadatak da za mesec dana nauče da lete mlaznim avionom i engleski jezik. U CZP-u su pre podne imali letачku obuku na T-34 i F-84G, a popodne učenje jezika. Obavezan uslov za prijem na kurs bilo je 200 sati leta na mlaznom avio-











prelet kao i sedam upada mađarskih aviona. Za pet vazдушnih povreda izvršenih 23. decembra upućena je posebna nota.

Jedna jugoslovenska nota pokazuje intenzitet vazдушnih povreda iz Mađarske u 1953 godini: 26. februara tromotorni <sup>1</sup> i bombarder u rejonu Subotica. Ke-  
eblina, istog dana dva Mig 15 kod sela R. dica, zatim tri kod Sombora, sutradan  
27. četiri dvomotorna u dva navrata kod Leadiwe, zatim u rejonu Čakovo. Batina  
Sombor, potom kod Topova, četiri Mig 15 kod Čakovca i Koprivnice. Danie u  
dva dana došlo je do serije povreda na celom vazдушnom frontu. Avioni su leteli  
na visini 5000-6000 metara i ulazili u dubinu ENRI od 250 m do 6 km. Mađarski  
avioni povredili su jugoslovenski prostor 11. marta kod Donje i endave, zatim  
jedan dvomotorac kod Đardcnovca, jedan Mig 15 kod Ždaja pikirao je na kara-  
ulu kod Ferdinancovca i kod Skelice ispalio jednu crvenu raketu, jedan avion je  
uleteo u susudni rejon i spalion šest raketa koje su zapale salasor 912 zadrage  
Crvena zvezda.<sup>2</sup>

Početkom avgusta 1953. dogovesteno je postepeno smirenje na granicama. U  
Somboru je održana jugoslovensko-mađarska konferencija i dvadesetak dana  
kasnije o istoj temi je razgovarano sa albanskim stranom. Nakon toga su nasta-  
jeli razgovori prekinuti 1949. Kasnije, dana 1953. održan je sastanak na jugoslo-  
vensko-bugarskoj granici na kojem su obe strane izmislile konvencije sa detaljima  
nastanka na granici. <sup>3</sup> Da se nešto mičnija od kosmana na granici na pokazivala  
i decembarska razmena 1953. godine. Avionik INA Petar Kevc koji je zaletao na  
bugarsku teritoriju bio uhvaćen, razmenjen je 12. decembra 1953. za zatvorenog  
bugarskog pilota i njegov avion koji se spustio u Jugoslaviju. Dva aviona tipa Iak  
uletela su 3. oktobra u jugoslovenski prostor kod Krive Pananke. Jedan od ta dva  
bugarska aviona spustio se na aerodrom u Skopju u 8.15 časova, dok se drugi  
izgubio u nepoznatom pravcu. Njegov pilot je zatim zamenjen za pomerulog  
zaletalog jugoslovenskog granicara.<sup>4</sup>

Na drugoj strani Jugoslavije je precutno mogla da se odvoni na akcije zapadnih  
obaveštajnih službi. Posebno posto je procenjeno da napad Sovjeta predstavlja oz-  
bilnu mogućnost kako je ocenjeno marta 1951. u jednoj nacionalno obavestaj-  
noj proceni koja je stigla predsedniku Trumanu na sto. Zbog toga je Trumanova  
administracija odobrila preventivne destabilizujuće akcije prema jugoslovenskim  
susediima i sateutima. U tom periodu američki izvidacki avioni deistvovali su  
iznad Mađarske, u rejonu granice sa Jugoslavijom, zatim iznad Rumunije. Bugar-  
ske Meditum ponekad sa američkim civilnim kl peritacivom situacijom koja letel  
na pravcu Beograd-Atina „zastranivali“ sa propisane rute prekršivši bugarski  
granicu. Takvih slučajeva bilo je noću 11. i dana 21. i 23. decembra 1953.  
godine. Avioni su leteli preko Belasice, Berova i Krive Pananke, a zatim ulazili u  
bugarsku teritoriju, ponovo se vraćali u Jugoslaviju. U tim slučajevima Bugari su  
čak otvarali vatru na američke avione sa zemlje. Jugosloveni sa početkom 1952.  
godine upozorili Amerikance na te slučajeve. Da je trebao biti oprezan sa sa-

telima govorio je i saka američkog vojnog aviona C-47 koji je oboren na letu  
Erading, Nemacka. Beograd. Avion je prevozio potporučnika za američko vojno  
predstavništvo u Beogradu i napada da je na dem leta kroz Jugoslaviju usao u  
mađarsku teritoriju. U rejonu Pečuja presreli su ga sovjetski lovci i prizemljili, a  
posadu zarobili.<sup>5</sup>

Neposredno nakon preleta sa sateutke strane u Jugoslaviju bil sa zveden avio-  
en na dostaloj kao i za sa zveden verske. Dana 11. je predstavila preprčku  
iz nastavkog centra Voznik u Ukrajinski SSR prebegao je jedan avion Iak 15A Ar-  
a u Jugoslaviju.<sup>6</sup> Dana 13. marta 1952. u 10.25 časova na zemunski aerodrom sle-  
teo je rumunski Heinkel 111 oznake AG-880. Iz njega su izasli politički komesar  
puka i jedan star. poručnik potporučnika posade. Iz 17. bombarderskog  
puka u B. asov. Izjavili su da su pobegli zbog nesigurnosti sa nem. od kom polit-  
kom i policijskim režimom koji spr. vod. danasnji rumunski vlad. i zat. cil. azil  
od nas. vlasti. Amerikanci u Beogradu su odmah reagovali. Međutim, i pored  
nek. nke zahteva američkih vojnih predstavnika u Beogradu da im se omogući  
razgovor sa ovim posadom, jugosloveni su odbili kontakt. Bar u prve vreme  
obaveštajski službi, bilo politički razgovora budu ispitivati od Amerikana  
u misijama jugoslovenske strane, rumunski vazduhoplovci su je prvo trebalo  
dati cil. a zatim bi on pos. vojs. shodno voj. red. sa kim će d. i razgovarati.  
Razgovarajući američkim oficirima sug. stavio je da moga da postave pitanje pri-  
smećenim putem, a da će rezultate ispitivanja i oni dobiti.<sup>7</sup>

Petog dana 1952. u 8 časova izat. dva rumunski Messersmita 109 preletela  
su u Jugoslaviju. Jednom je bio kapetan Georgiu I. i a a drugom potporučnik  
Boris Konstantin, obena pripadnik 180. lovačkog puka. Oni su poleteli sa aero-  
droma Lugos, preleteli granicu. Nacelnik staba tog puka kapetan Ivo se spustio  
kod Petrovca na M. w. u avionu br. 363 a potporučnik Konstantin kod Al. banara.  
On je pr. kom. sletan a ostebu av. n. na c. i. n. se trupu nalazio br. 319. Rumuni  
su se razdvojili pred prelet u Jugoslaviju da bi bili manje uočljivi. Nekoliko dana  
kasnije ova dvojica su viđena u uniformama bez oznaka kako šeta. a. I. i. z. z. ma  
kako se vidi na s. r. i. u. h. e. e. Prema s. e. c. i. u. M. e. n. k. a, i. p. e. v. s. k. a, koji se upo-  
z. a. o. sa rumunskim pilotima, kapetan Ivo je ot. s. a. r. iz Jugoslavije, postao pilot  
američkog vazduhoplovstva, kako mu je spr. c. i. o. jednom pr. kom. c. e. k. e. na svom

7. notes presenting formal diplomatic claims by the United States against the Soviet and Hungarian  
in the case of the four American airmen and the C-47 brought down in Hungary on November  
19, 1951. DA SMIP. 1953. f-79.4. (brošura). Avion br. 43 16026 pripadao je 85<sup>o</sup> Air Depot Wingu baziranom

Narodna odbrana, 11, 15. mart 1952, Borba, 15. mart 1952

15. 2. 496/25, 26

13. 15. jul 1952. Rumunski piloti su dali izjave o sastavu svog puka

Između ostalog, u ovom puku je bio i jedan izvidacki avion Aero 45 namenjen za

specijalizovani dvomotorac Li-2 sa sovjetskom posadom. On je iz Rumunije

vazduhoplovci unali su zonu zabrane letenja

(sovjetski) puk u Krajovi, i drugi koji se tih dana preoružavao u Karakalu. Deveselu.

1. Borba, 9, 12. mart, 16. jul, 26. avgust 12, 27-29. oktobar, 7. novembar, 21, 25. decembar 1952

2. Isto, 24, 29. januar 1, 5, 14. mart 1953

3. Borba, 8, 25. avgust 1953.

4. Za pobedu, 197, 15. jul 1953

5. Mita Miljković. Burne diplomatske godine, iz sofijskog dnevnika 1953-1956, Beograd 1995, 45 i 54

6. Borba, 4. oktobar 1953

7. DA SMIP, str. pov. 1952, f-15, 1, 117/9.





Mig-15 koji je prebegao iz Rumunjske u Jugoslaviju, predat je u VOC, a zatim je predat i američkom vazduhoplovstvu, koje ga je ispitivalo u bazi Rant Peterson u Ohaju



Maršal Tito sa zaimanjem je razgledao prebegu Mig-15 koji je bio na ispitivanju u VOC-u

većinom gliseru plovio ladanom. Jugoslovenska strana je 19. jula povodom tog slučaja uputila notu Rumuniji u kojoj je odbila da vrati rumunjske pilote, jer su dobili azil u Jugoslaviji. U notu je zahtevano da se vrati avion IRV tipa B ker (ser. broj 0856) koji je, kako se navodi, 10. decembra 1950. zalutao u Rumuniju. Rumuni su tim povodom uputile dve note rumunskoj strani ali je ona kao uslov za vraćanje ovog aviona tražila da o Jugoslaveni preda u pilota Vaika Auleia koji je ranije dobio azil u Jugoslaviji.<sup>2</sup>

Za Jugoslovene su bili naiznagajni preleti mlaznih aviona. Rumunski pilot Diksonu Miha prebegao je 24. jula 1953. na mlaznom avionu tipa Iak-23 u Jugoslaviju i zatražio azil. Vest o tom događaju objavljena je čitavih 35 dana kasnije. Nesto kasnije u Jugoslaviju je zalutao i jedan mlazni avion tipa Mig-15 (broj 25). Avion Iak-23 bio je potpuno neostecen, a Mig-15 je prikom prinudnog sletanja ostetio jednu nogu, starijeg trapa i deo krila. U najvećoj tajnosti Mig-15 je popravljen, a zatim su u VOC-u ispitane osnovne osobine oba aviona.<sup>3</sup>

Avion Iak-23 predat je Amerikancima koji su ga testirali u bazi Rant Peterson u Ohaju. Posle testiranja vraćen je transportnim avionom C-124 Globemaster „kooperativnom vlasniku u Istočnoj Evropi“. Ove probe ostale su tajna za američku vazduhoplovnu istoriju v se od 40 godina.

### 3.5 VAZDUHOPLOVSTVO U TRŠĆANSKOJ KRIZI 1953

Tokom 1952. godine i kasnije doslo je do dodatnih formacijskih promena zbog početka isporuka vojne pomoći. Formirane su nove jedinice od tehnike koja je došla sa Zapada (150 i 181 puk). Februarskim organizacijskim promenama 1953. formirana je komanda istočnog avio korpusa 7 u Beogradu (za istočni deo države), kao i nekoliko drugih vazduhoplovnih jedinica za potrebe novog korpusa, među kojima i 63. desantna brigada u Mostaru. Izviđački pukovi su osamostaljeni, VOC je izasao iz V 11. manji broj jedinica je predviđen a neke ratne formacije ukonjene. Najvažnija odluka je bilo formiranje 14 vazduhoplovnih baza, tada „osnovnih i različitih združenih jedinica pozadine vazduhoplovstva“ koje su imale zadatak da bezbrižno održavaju celokupne avijacije na jednom aerodromu. Vazduhoplovna baza je formirana kao jedinica zadužena za borbenu i pozadinsko obezbeđenje. Vazduhoplovnih jedinica preuzeo odgovornost za vazduhoplovno tehničkih bita.

<sup>1</sup> Borba, 19. jul 1952.

<sup>2</sup> Borba, 19. jul 1952.

<sup>3</sup> Borba, 29. septembar 1953.

<sup>4</sup> VOC 1923: 2003, 48. Mig je u centar stigao sa oštećenjem trupa sa donje strane, što je popravljeno. Na ovim avionima leteli su kapetani Vodopivec (na Iaku – 17 letova sa 8,27 č; 6 letova na Migu u trajanju od 2,40 č) i Todorović (na Iaku 3 leta sa 1,14 č; 3 leta na Migu u trajanju od 1,56 č), dok je kapetan Prebeg leteo samo na Iak-23 (1 let od 20 minuta). Sačuvani podaci pokazuju da je ispitivano streljačko nasružanje. Detaljnije videti

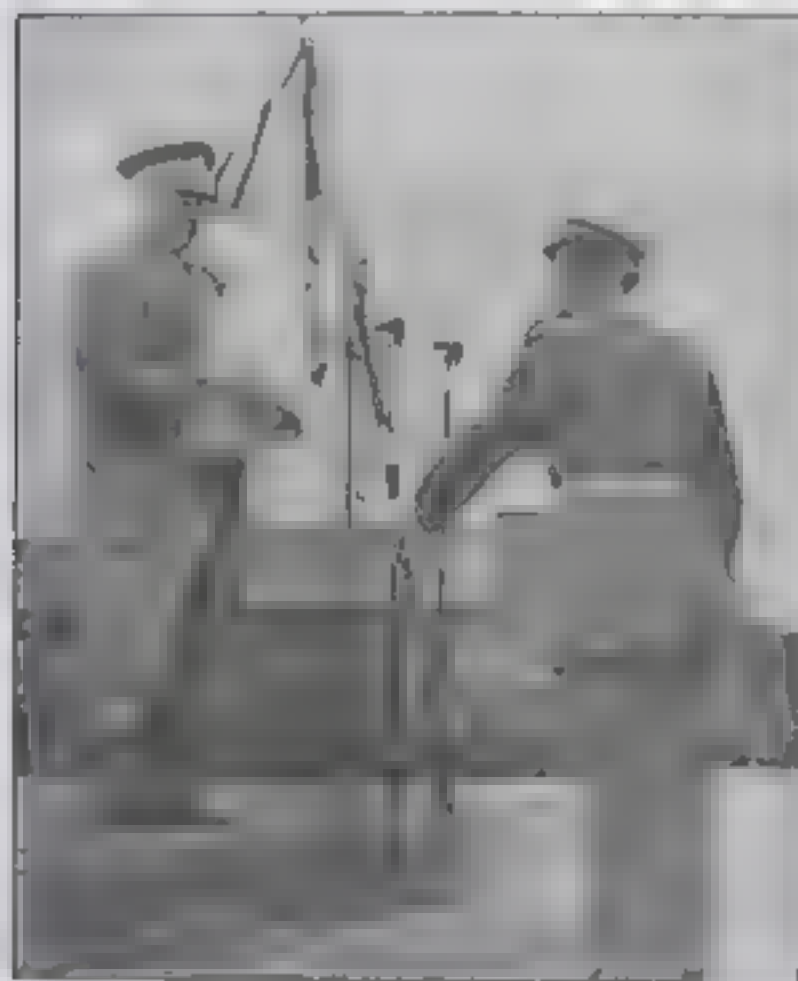
<sup>5</sup> US MIGs, Air Forces Monthly June 2001: 22.

<sup>6</sup> Brigada je formirana u Šapcu, a transportni kapaciteti IRV (119 puk) bili su u Zemanu. Zanimljivo je da naziv 42 NGŠ od 12. januara 1954. (registar naredjenja III uprave GS) navodi da je 63. vdbi predviđena u Mostaru u Novi Sad, a jedan bataljon u Šabac.

<sup>7</sup> MTRV k.24.7. Vuk (1953).



ljana koja su do tada navelno održavali po jedan pak. Do danas su te vazduhoplovne baze ostale sa istom funkcijom: samo modifikacija unutrašnje strukture. Tim preformiranjem i stvaranjem jedinstvenog opslizivanja održavanja i pozadine na jednom aerodromu završena je epoha primene sovjetskog modela organizovanja vsta, koja je u slučaju JRV dovela do udvajanja službi i organizacija, onda kada je na jednom aerodromu bilo više vtb. Kroz formiranje vazduhoplovne baze rešen su problemi za jediničkih objekata na aerodromu, specializovanih sredstava garnizonske službe i drugo. Baze su nastale odmah, a drugom polovinom februara i početkom marta 1953. formiranjem vazduhoplovnih baza je obezbeđen osnovni princip univerzalnosti i teritorijalne naizmeničnosti, koji će kasnijim razvojem avijacije biti sasvim savršen. Takav pristup bio je u funkciji tadašnjih projekata budućeg rata, ali i više dugoročnih ekonomskih mogućnostima vazduhoplovstva. Takođe, taj princip predstavljao je bitan faktor za obezbeđenje aerodromskog materijala, čija je intenzivna primena počela od 10. januara. Tri preostale vazduhoplovne zone, 41. zona u Skoplju i 42. zona u Beogradu, dobile su radni materijalno tehničkog obezbeđenja dva vata i kasnije formiranog LSC-a u sastavu.



Komandant 117 puka potpukovnik Milorad Ivanović prima zastavu za svoj puk iz Titovih ruku

vima su se i nalazile do rasformiranja.<sup>1</sup> U septembru iste godine formiran je Letacki školski centar u Mostaru, kao osnovni školski sastav u RV. U njegov sastav ušli su školski avio-pukovi, a prvi put su u njegovom sastavu formirani i tzv. teorijski školski pukovi. Tom naredbom reorganizovano je i vazduhoplovno školstvo.

Značajan događaj bila je i predaja zastava pukovima JRV. Prva tri puka koji su, 21. maja 1952. dobili zastave iz ruku maršala Tita bili su 111, 116. i 117. puk. Plamen govora komandanta pukova i ka Milorada Ivanovića završen je rečima: „neprijatelj je moze uzeti samo iz mrtvih ruku poslednjeg borca 117 puka“.<sup>2</sup> Siedee, 1953. godine na isti dan u Batanici zastavi su primili komandanti preostalih 16 borbenih pukova JRV.

1. i 2. godina jugoslovensku vo-

no političku situaciju opterećivao je nereseno tršćansko pitanje čija je dramatična kulminacija usledila u jesen 1953. Najveći deo vazduhoplovnih snaga JNA, koje bi učestvovala u odbrani Slovenackog primorja ili eventualnoj akciji na Trstu, našao se daleko od bilo kakve angazovanosti u toj fazi krize. Najveći deo snaga JNA koncentrisan u zapadnoj polovini Jugoslavije 5. vojna oblast i 3. vazduhoplovni korpus, bile su već od sredine avgusta 1953. angazovane u pripremama za izvođenje manevra. Stoga em okolnosti velikog manevra održan septembra 1953. najveći do manevra Sloboda 7. i odigrao se u vreme kada je vojnopolitička situacija oko Slobodne teritorije Trsta počela da se komplikuje. Dobar deo jedinica koje su učestvovala na manevru za manje od desetak dana bio je ponovo aktiviran, ali ovaj put u ratnim okolnostima. Odjaka saveznika da svoja mandatna prava i upravu u Zoni A prenesu na italijanske vlasti označila je početak zategnutosti oko Trsta i nastanak tršćanske krize. Osmi oktobar je bio njen početni dan.

Vazduhoplovne snage 3. avio korpusa stavljene su u stanje pripravnosti u noć 8/9 oktobra. U 32. bombarderskoj diviziji ovog korpusa izbura je data telefonom u 00,10 časova. Kareri su odmah krenali u grad da probude oficire. Prvi kamion sa vazduhoplovcima stigao je na zagrebački vojni aerodrom u 2.15 časova. U noći mladi i neobučeni vojnici prozračivali su dosta problema u pakovanju stvari. Sva divizija je stavljena u pripravnost br. 3, a svakom pak izdvojeno je par aviona u pripravnosti br. 2. Vojnici su očigledno pucali da gađu avione na mrtve starike i da vaterne staze i pista. Uspostavljen je i veza sa drugim jedinicama izbura i dobila komanda 34. vazduhoplovne zone koji je stavila u pripravnost sve i skupa. Ova grupa je i organizirani baton i protivvazdušni divizion.



Iako na kraju upotrebljeni

loku Tršćanske krize u 1953.

ali, naravno IL 2 su bili u prvoj liniji odbrane u

noće priprema za noćni let

1. MJRV, k. 347 Vak (1953).

2. Nar. v. k. OS br. 200 od 5. februara 1953.

3. Nar. III uprave pov. br. 14 od 10. septembra 1953.

4. VVOS, zatim Pijotska pod centar u Pančevu; Vazd. škola za rezervne oficire u Novom

5. Fono-snimak dodele zastava 21. maj 1952, Radio Beograda.

6. P. Pečić: *Tršćana vazduhoplovnica*, 40-41.

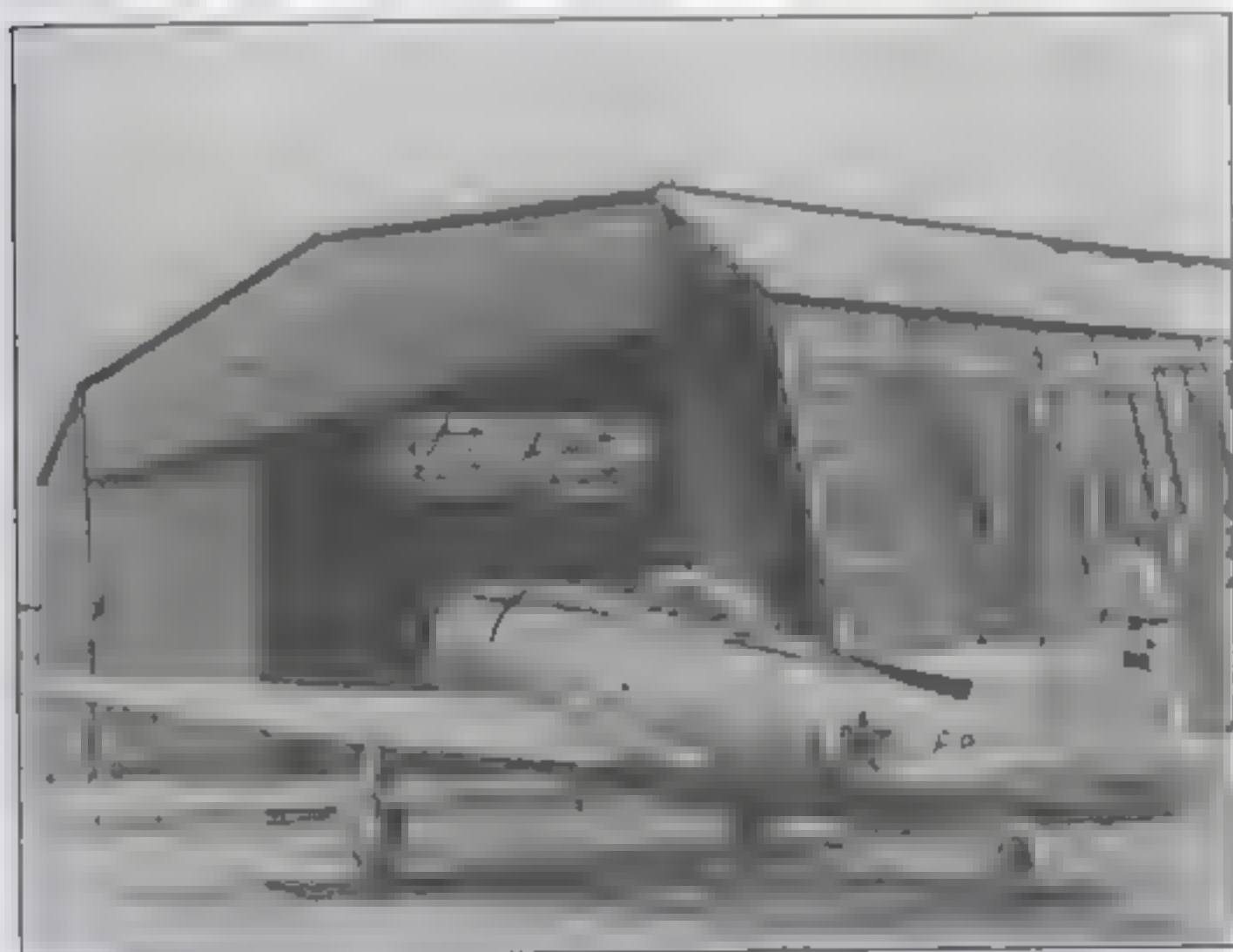
1. B. Dimitrijević: *Jugoslavija i NATO*, 133-14.

2. MJRV, Operativni dnevnik 32. lbad. 14. maj, od 9. oktobra dat.



Sućna situacija bila je u Cerklju kod Brežice u pukovima 3<sup>1</sup> divizije. Tokom noći u garnizon su stigli vazduhoplovci, počeli pripreme lovaca bombardera F 47D Tanderbolt – jursitika L 2 Šturmovik. Ovi poslednji već su bili davno do- trajali i predviđeni za rashod. Ipak, nadstvo 96. i 138. puka osposobio je većinu svojih jursitika kao i jedan broj povećanih istih aviona koji su stajali sa strane simbolično, među nadstvom nazvani „139. puk“. Ubrzo je u Cerklju iz sastava 21. divizije u Puui doleteo i 83. puk naoružan americkim F 47D i prepotomio se 3<sup>1</sup> diviziji čime je ona postala glavna naoružana snaga na pravcu dejstava prema Trstu. Preoslahe snage 21. divizije nalazile su se u Zemuniku kod Zadra naoružane dvomotornima Moskito (9<sup>1</sup> puk) i lovcima bombarderima F 47D i 172. puk. Ova potonji uputio je odmah jednu eskadrilu u Puui kao zamenu za 83. puk.

U jedinicama posebno onim koje su bile udaljenije od granice održani su „pro- testni mitinzi po pitanju Trsta“ upućeni telegrami marsalu u kojima se obećava da će se boriti za Trst i svaki pedelj zemlje. Organizovano je i slušanje govora priko- rad o aparata Vojskama je čitana štampa sa govorima i tekstovima Lita, Karcchia Rankovica, Filasa i Pijade „te davana potrebna objašnjenja“ u skladu sa n- novim sadržinom i situacijom. Sastanci osnovnih organizacija SK bili su takođe u funk-



Osnovni lovac-bombarder u toku Trscanske krize bio je F 47D Tanderbolt. Na fotografiji avion i pilot iz jedinice USAF 44 90445, iz sastava 150. avijacijskog puka iz Nisu

- 1 B. Dimitrijević i O. Petrović, *Tanderbolt*, 6, Izjava penz. ppuk. Ljubomira Krstića autoru decembra 1989, Novi Beograd; Izjava bivšeg vodnika Ilije Kračunova autoru, avgusta 1986, Beograd
- 2 MIAV, fond posleratnih jedinica, k.6-1, Referat za istoriju 21. mešovite avio- divizije (1949-1956), istorijat 172. lbap (za 1953), spomen-soba

ciji trscanske krize. Na primer u auto batalionu batalionu veze i protivavionskom divizionu na aerodromu Pleso 26. oktobra razradivan je članak Edvarda Kardenja o jugoslovensko italijanskom odnosu. Mora rezervista bio je na visini<sup>1</sup>

U 32. vazduhoplovno- diviziji do 15. oktobra od 16<sup>1</sup> pozvanih javilo se 160. Na manevru su neki rezervisti gundali zbog takvih poziva dok sada to nije bilo slučaj. Uopšte uzev disciplina je bila mnogo bolja nego u redovnim pri- kama. U ovoj jedinici 12. oktobra je konstatovano „U jedinici je samo raspoređenje moralo je na veću visini, svi bi se tukli sa Italijanima“. Visok moral ogledao se i u pe- smama koje se tada pevala vojska. Parole „Zona A, Zona B, bice nase obojave“, „Život damo Trst je damo“, „Pela- Džukela“, deputavane su poznatim partizan- skim melodijama sa tekstovima prilagođenim trenutnoj situaciji. Mnogi tenkovi i samohodni topovi bili su ispisani parolama a slično je bilo i u nekim avijacijskim pukovima. Na „Šturmovicima“ 96. i 138. puka bile su ispisane parole „Napred u pobedu za oslobođenje Trsta“, „(Ne damo) Trst i svoj narod“, „Gromovnik-Pela- džukela“ i slične, kako svedoče sačuvane fotografije.<sup>2</sup>

Snage IKV na zapadu Jugoslavije bile su organizovane u 3 avio korpusa, ko- mandovali ih su komandovali general-major Vlado Matetić. Njegove tri divizije bile su respek- tivne kako po moralu, borbenoj gotovosti, tako i delimično prema raspoređenju i tehnici. Ova jedinica imala je oko 240 aviona, a na njenoj teritoriji nalazila se Visi vazduhoplovna škola u Ljubanju sa preko 40 klipnih lovaca tipa S 49C i 12 185. školskog puka. Ipak, ceo korpus nije imao nijedan mlazni avion.<sup>3</sup> Nasuprot 3. korpusu IKV bile su italijanske snage, organizovane u 56 vazduhoplovne tak- tike saage NATO, čija su ostrica bile tri, 5, 6, 51. avio brigade ekvivalent divizije IRV po broju osti aviona, kompletno naoružane mlaznim F 84G Tanderdžet. U jedinice su bile bazirane na aerodromima Verona-Vilafranka, Geda i Treviso, San Đuzepe. Tehnoloska prednost italijanskih vazdušnih snaga bila je znatna. Jugos- slavna je takođe posedovala 54 aviona tog tipa, dobijenih u okviru vojne pomoći. U trenutku izbijanja trscanske krize avioni su se nalazili u Bataniji u sastavu 41. divizije koja se od tada postepeno preobražavala na ovaj tip i u Centru za preob- liku prešla na mlazne avione. Nedostatak mlazne aviacije na zapadu zemlje, u ključnom trenutku po JNA, rešen je tako što je jedan nekompletno obučen 172. puk sa 14 mlaznjaka doleteo u Zagreb već 14. oktobra stavljajući se direktno pod komandu 3. avio korpusa. Puk je započeo letenje dva dana kasnije. Vse svećke iz 3<sup>1</sup> divizije na aerodromu Cerklje seca se prvog na eta mlaznjaka iz Batanije nadom sovenackim aerodromom i panke nastale među vazduhoplovcima koji su pamtisli da je to nalet italijanske aviacije. Istog dana 16. oktobra 1953. iz 3<sup>1</sup> divizije iz neruskog bataljona počeo je da proširuje pistu zagrebačkog aerodroma za po 200 m sa svake strane radi stvaranja adekvatnih uslova za dejstvo i za- derazeta. Dana 20. oktobra specijalna ekipa IRV pregledala je deonice autoputa 5

MIRV, Operacijski dnevnik 32. lbap/14. mađ; *Narodna armija*, 745, 15. oktobar 1953

MIRV, Operacijski dnevnik 32. lbap/14. mađ za navedene datume

Foto dokumentacija Tanjuga kao i privatna kolekcija Milana Micevskog, Novi Beograd

4 Prema brojnom stanju 3. avio- korpusa za dan 1. januara 1954. Toga dana u okviru korpusa bila su 272 aviona od toga 58 neispravnih u okviru tri divizije sa 10 pukova, 1 trenajnom eskadrilom, 1 hidro-eskadrilom i 1 kabina svu-odećenja. Muzej RV, Arhiva posleratnih jedinica, neregistrovano

5 *Italian Air Force, 1945-1978*, Military Air Arms series, Midland Co. publ. 1983, 36-61

6 B. Dimitrijević - M. Micevski, *Jeta*, 6-7

7 Spomen-soba 117. lag, *Gardijala lovca*, 21







traženje jugoslovenskog DŠIP-a načelnik II obaveštajne uprave je negirao da je bilo tih aktivnosti ističući da je komanda IRV izdala striktno naređenje da se leti i zagraničnom pojasu jedan sačuvani italijanski dokument navodi sledeće upade jugoslovenske avijacije u njihov vazdušni prostor

- 31. oktobra 11,05 - 11,15, rejon aerodroma Gorice, visina leta 1,500 m, avion Moskito;
- 1. novembra 12,25 - 12,35, Gorica-Gradiška-Doberdob, 300 m, dvomotorac;
- 1. novembra 20,00 - 20,15 Gorica;
- 1. novembra 21,15-21,30 Gorica;
- 2. novembra 19,00-19,25 Foca-Bari-Palese 2000 m,
- 7. novembra 10,35-10,45 Udine (4 puta) 1500 m, Moskito;
- 11. novembra 13,00-13,05 Valzone di Gorizia, 1500 m, dva dvomotora

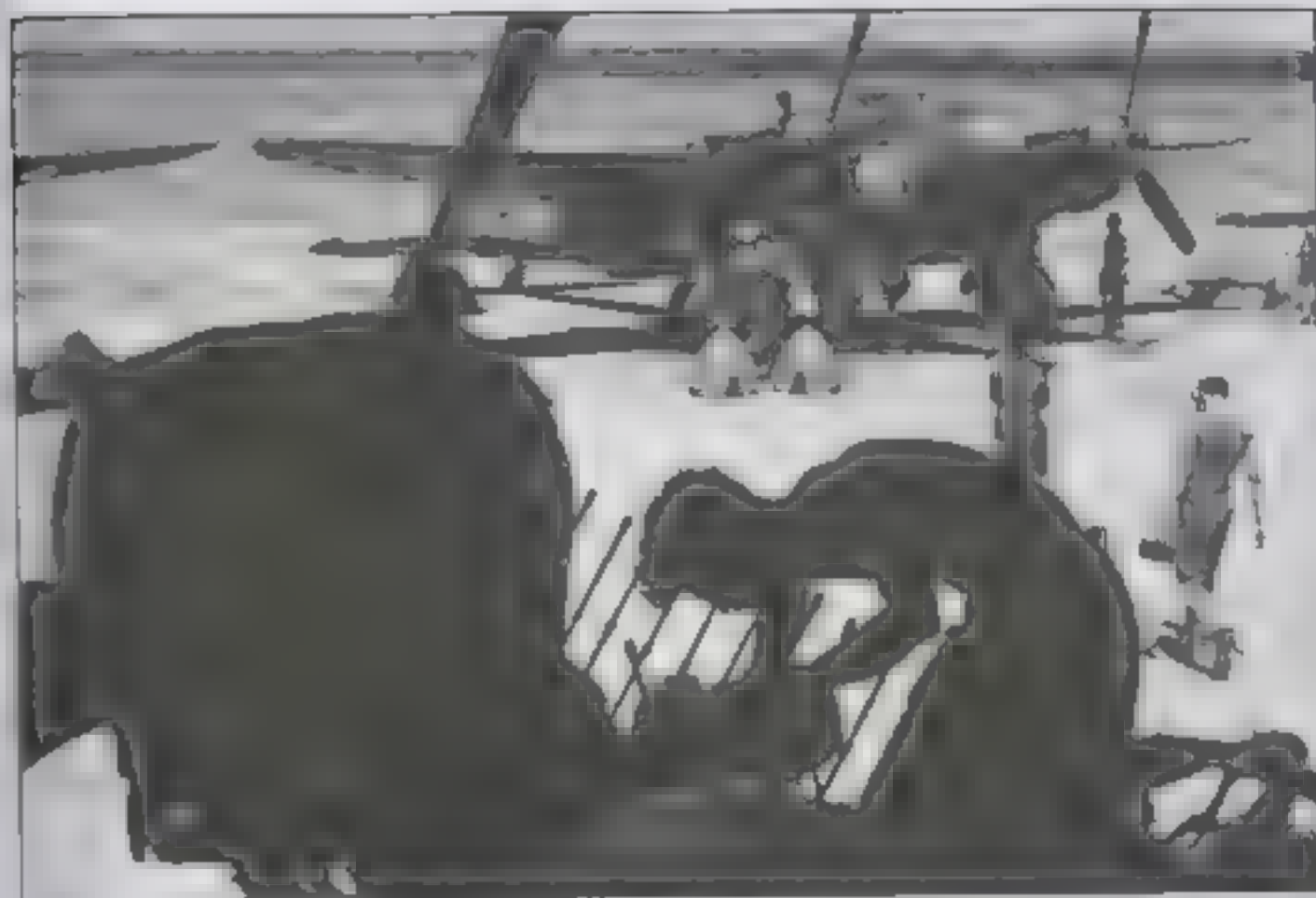
Posle zavretka trscanske krize iz 184. puka su verovatno zbog tih aktivnosti pohvaljena i odukovana 4 oficira

Italijansko vazdušno oplovoštvo vršilo je slične zadatke. Njihove akcije bile su prethodno iskazane za oskršku službu vazdušnog osmatranja i javljanja. Jedna od četiri takve jedinice (INA 103. batalion VO) organizovao je osmatračku službu samo za dva dana i već je prepedne 22. oktobra zadestvovao radarski sistem koji se sastojao od radarskog centra i radarskih osmatračkih stanica. Agencija Lamiag je javila da su 13. oktobra prepođale četiri italijanska aviona poverde u vazdušni prostor Jugoslavije. Ova služba je 17. oktobra u 12,16 časova registrovala nalet neprijateljskih aviona u zoni Pala-Porec. Dve poverde vazdušnog prostora registrovala su i 20. oktobra, a zatim su 22. i 23. istog meseca registrovane dvije grupe neprijateljskih aviona. Tih dana naređena je tšina na radio talasima vazduhoplovstva jedinica JRV radi onemogućavanja aktivnog prisluškivanja sa italijanske strane. Zbog pojave italijanskih aviona 29. oktobra izdata je naredba da se na radleću zake Pala-Porec i druge. Isto naređenje vazduh je za sve vojne aerodrome na teritoriji 3. avio korpusa. To je učinjeno iz bezbednosnih razloga da jugoslovenska, rot vazdušna pobrta ne bi dohala pritiska da se i proba po svojim avionima. U toku septembra, oktobra i do početka novembra italijanski avioni su 23 puta poverde li jugoslovenski vazdušni prostor. Dana 13. novembra četiri italijanska aviona poverdila su jugoslovenski prostor kod Ljubana. Dana 26. novembra registrovala je oskrška pobrta italijanske aviona u jugoslovensko vazdušnom prostoru. Javila su za 9 minuta u vazduhu četiri i dva miliona. Iste rdećeg su za gretnik aerodroma. Ipak, od 18. oktobra postojala je naredba da se ne pava u vazduhu italijanske avione a vazduha sve dok to ni prvi ne a. U pokušaju da obara je n američkih transportnih aviona a ista izvanikom 1. dan godine bio sa dobar nauk za jugoslovene o tome kako takvi sh tren de gde mog da skom plikuju međunarodne odnose<sup>1</sup>

1. DA SMIP, 1953, f-41. 3.41688.

DA SMIP, 1953, f-41. 3.416881 isto, f-41. 3.417006

3. Mirko Ruganović, 30 godina jedinica VO/IN Glasnik RV i PVO, 3/83, Beograd 1983, 8. AJ 112. 99-100. 1. oktobar 1953, 18,00 h, Borba, 22. oktobar 1953; MVR, Operacijski dnevnik 32 Ibad. 14. maj, 2. 29. 14. novembar 1953. U toku krize, 97. puk zadesilo je neprijatno dezerterstvo pilota Branišlava Karića, ko je sa svojim MK6 već u doba smirivanja tenzije prebegao u Ankonu u Italiji. Karić je kao ulaznicu za „bolji svet“ ponon karite Italije sa ucrtanim ciljevima za dejstvo jugoslovenske avijacije. Pilot kapetan Žutić i mehaničar Zemljak, obojica iz 103. puka, određeni su da vrate „odbegli“ Moskito. Oni su u Zagrebu pozajmili civilna



U toku trscanske krize avioni Moskito MK 38 korišćeni su i za izvidacke zadatke unutar italijanske teritorije. Na slici stajanka 97 puka u Zemuniku koji je takođe unao aktivnu ulogu u ovoj krizi

Činjenica da se odmah iz pokreta nije prešao u napad na obe strane diplomat skraćena saveznika ali i postepeno hladniji atmosferi bacnih govora, tutnja te i kovskih avionskih motora doprineli su tome da su se već krajem oktobra na obe strane čule prve izjave o mogućem povlačenju snaga iz rejonu leta i mirnijem rešenju krize. Početkom decembra 1953 stigla je naredba za prekid pripravnosti. Već 9. decembra otpočeo je normalan mirnodopski rad jugoslovenskih jedinica. Sa 97. INA krenule su ka svojim mirnodopskim garnizonima ili su predažne sa redovnim aktivnostima kao pre 8. oktobra. Rezervisti su ubrzo pušteni kućama, a stari vojnici, kontingent 1951. bio je oko mesec dana u jedinicama predege sto je pušten kućama. Ipak neke jedinice ostale su u „novim“ garnizonima a dok nije prošla zima 1953-54 kao 83. avio puk koji se iz Čekava vratio u matičnu divizionu tek februara 1954.



Teškoća i problema bilo je mnogo, naročito u prvim danima aktiviranja snaga JNA. Prelaz jedinica IRV iz redovnog u stanje mobilizacije bio je brz i jer je mirnodopska formacija uglavnom bila jednaka ratnoj. U potpunosti vazduhoplovstva bilo je odstupanja od ukupnog broja raspoloživih aviona zbog kvarova i obaveznih pregleda i održavanja resursa. Novi vojnici bili su prilican izvor teškoća koje su u hodu morale da budu prevaziđene. Svaki od vidova imao je opšte ali i specifične probleme vezane za svoj profil. U vazduhoplovstvu, na primer, skradiste 34 zone u Karačovu izdalo je neodgovarajuću manjkavost za protivavionsku artiljeriju na aerodromu Pleso pa je snabdevanje izvršeno iz skladišta u vojne oblasti čak u Delnicima. Uporabici avio bombama takođe su bili problem zbog neispravnosti. Dolazilo je do zagasavanja u radionicama u slučajevima kada se striktno postovala procedura. Zbog velike koncentracije jedinica izmestila je deo snaga JNA koji nije bio neophodan u tom području da bi se napravio prostor za borbene sastave. U novembru je iz Ljubljane u Polu premeštena Visa vazduhoplovna olterska škola sa svojim jedinicama 365 bazom i redom 183 skolskim avio-pukom koji su se našli na napuštenom aerodromu u rasporedu snaga IRV. Ljubljana Polje kod vazduhoplovaca registrovan, su nedostaci u poznavanju situacije u rasporedu neprijatelja, nesrećna ratna dokumentacija, 109. puk, nepostojanje „tanog komandovanja trupama“ do 14. oktobra, ali i nepravilne ocene starešinskog kadra o situaciji ili „nezgrevane diskusije“ rezervista „o našem naoruzanju“. Mada je ta ocena bila izrečena u jeku krize, više nego evidentan je bio problem tehnologije i kvaliteta neklimatskih jedinica opremljenih zastarelim tehnikom. U avionima sa 10 bar avioni tipa Il-2. Moskito Mk 6, S-49C, lak nedostatak radara itd. Organizacija osmatranja i izvijanja za potrebe IRM „patila“ je od neuvezbanosti osmatriva nedovoljne obuke vezista (u IRV-u bilo je i slusana strana ili koncertnih radio stanica), sporog stizanja izveštaja o poavi sopstvene aviacije, nepoznatih obvekata na moru.<sup>1</sup> Ipak, opstala je ocena bila da su snage JNA angizovane u trscanskoj krizi ispunile zadatke i opravdale očekivanja državnog i partijskog rukovodstva i narocna prostora oko Trsta i šare u zemlji. Odlucnost jedinica JNA da ne dozvole atila nima nikakvo znenadenje bila je verovatno presudna u daljim pregovorima dve zemlje. Razlita iskustva iz tih događaja ugrađena su u praksu u sledeću periodu a nastavak isporuka tehnike i naoruzanja u okviru zapadne vojne pomoći omogućio je osavremenjivanje vitalnih jedinica u skladu sa iskustvima trscanske krize.

### 3.6 OSVAJANJE MLAZNE AVIJACIJE

Posle smirivanja trscanske krize sporuke su nastavljene. Da prekida isporuka IRV su bila isporučena 34 aviona F-84G, jedan pretvoren u jedan i 11 aviona T-33A. Obnavljanje isporuka omogućilo je nastavak preobuka 198. zatim 94. puka u Skopju koje su sprovedene tokom godine. Ovi pukovi predali su avione F-4D za priporazanje pukova sa potpuno zastarelim Il-2. Avioni F-84G koji su stizali tokom 1954-1955. dodeljeni su 19. i 21. diviziji, gde je bio satajeva da su po edini pukovi bez aviona, a drugi sa starim i sa novim avionima (u 29. ili 37. vd). Tokom avgusta iste godine i u 21. diviziji započela je preobuka na mlazne F-84G tako što je prvo 1. puk predao svoje F-4D i izvršio preobuku do oktobra 1954. u Batajniku. Ovi puk se sa 16 Tanderdzeta vratio u Zadar gde mu je 21. novembra priredn svetac i doček. Usledila je preobuka 83. puka. Do jeseni 1954. kampeticane su sporuke aviona T-33A, koji je tada ukupno bilo 25 podeljenih po jedinicama i u Centru za preobuku. Sa 115 raspoloživih Tanderdzeta, Jagošlavija je na kraju 1954. imala 140 mlaznih aviona. Isporuke ovih aviona su nastavljene.<sup>2</sup>

U januaru 1954. maršal Tito je na sednici Vlade FNRK pohvalio pilote koji su izvršili preobuku na mlazne avione i istakao da od početka preobuke nije zabeležen nijedan odes. Tito je 31. marta obišao Centar za preobuku u Batajniku i lično se uverio u kvalitet teorijske i praktične obuke pilota i tehničkog sastava. Obišao je aerodrom i salet sa link trenerom. I on prilikom demonstriranja mu je simulirao instrumentalanog, noćnog leta u trajanju od 5 minuta, izveden je i etacki program u kojem su piloti, Veljko Lukic i Vladimir Vucipavac demonstrirali letne i manevarske osobine aviona F-84G, a posle toga su iznad aerodroma proletele tri četvrtke aviona F-84G. Sedeca at aktivna demonstracija bio je i et helikopterom S-52, kojim je pred maršalim voz ota i jedan, potpuno obucen, i goslovenski pilot helikoptera, kapetan Nikola Jović Koke.<sup>3</sup>

Novi mlazni avioni su prvi put javno prikazani na prvomajskoj paradu 1954. u Beogradu. Isaoen izaslanje predvodio je komandant 44. lovačke divizije pukovnik Nikola Lekic sa dvonocnom pratnjom avionima F-84G. Iza eselama Tanderbota i Moskitoa proletele su i mlazni Tanderdzeta, stave predstavljao natriktivni deo vazduhoplovnog programa. Ikon marta te godine i stali i mlazni, Iky i et je širom zemlje i na krilima F-84G.<sup>4</sup>

Francuska de pona predvodena generalom Fajon koja je posetila 11. tap i

saopšteno im da je jedna italijanska motomehanizovana divizija upala u jugoslovensku teritoriju i da se kreće prema Ljubljani. Naredio je da udešenje pod komandom kapetana Franca izvrši napad. Piloti koji su krenuli na zadatak bili su dopraćeni do aviona, a oficir bezbednosti im je podelio ratne legitimacije. Sve je izgledalo kao da je „počeo rat“. Na startnom mestu za poletanje usledio je opoziv zadatka. Objašnjenje za ovaj događaj bila je „provera motivisanosti“.

MJRV, Operativni dnevnik 32. ibad. 14. maj.

10 godina 195. ibap (S). Pula (bez godine izlaza), 2; Čuvari našeg neba, Beograd 1977. (pukovnik Sreten S. ...)

3. MJRV, Operativni dnevnik 32. ibad. 14. maj.

4. Razvoj OŠ SFRJ, knj. 5. 51.

1. Podaci za istoriju IRV 1955 (primljeni avioni iz pomoći kao i uništeni do 1. januara 1955).

2. ... i M. Micevski, 98. avijacijska brigada. 73.

3. Istorijski 172. ibap (1954), spomen-soba M(JRV), k. 6a, Referat za istoriju 21. vazduhoplovne divizije, 18.

4. M(JRV), k. 24. 7. VaK (1953); B. Dimitrijević – M. Micevski, Jeta, 7. Početkom 1955. za obuku pilota i instrumentalanom letenju formirana je pri 44. diviziji u Batajniku tzv. eskadrila IFR sa četiri aviona T-33A ...

... ...

... ... 43; Istorijski 119. vrp (R. Nukić), 64.

6. Narodna armija, 1. maj 1954; P. Pejić, Tito među vazduhoplovcima, 94–95.





Četvrti let iznad Zemunika 1954. godine. Ovakve demonstracije pokazivale su kakav je bio pak 172. jer se IRV ne razlikuje od drugih NATO vazduhoplovstava

VOC oktobra 1954. pokazala je svoje daljnje. Delegacija se direktnim uvidom u statistike uverila da je broj katastrofa u obuci na F-84G znatno veći u njihovom vazduhoplovstvu u odnosu na IRV, koje do tada nije imalo ni jednu katastrofu na ovom tipu. Uvođenje nove mlazne avijacije pratili su mnogi problemi. Osim snabdevanja rezervnim delovima, broj dvosedih F-33A bio je relativno mali. Sredinom 1954. godine konstatovano je da može doći do problema sa kaciinama jer ih je u celom RV bilo oko 100 sa maskama i mikrofonima. Ant. odeta su bila „pretežno takva da naši ljudi ne mogu (ih) da koriste jer su mala“.

U pakovima 7. Vak. a u početku intenzivnog osposobljavanja za GRB na Tanderdzetu 1954. konstatovano je da većina pilota podbacuje zbog nepravilne eksploatacije, ali i činjenice da piloti nisu koristili radarski nisan već su sledeći wa- i kaci na klupnim avionima. Pakovi 21. divizije sa do teta 1955. godine završili kompletnu obuku i bili osposobljeni za izvršavanje svih letackih zadataka. Već broj pilota bio je osposobljen i za instrumentarno i noćno letenje a delom i za izviđanje. U tom pogledu posebno se isticao 172. puk — su svi piloti uspešno završili letacku obuku za noćna dešтва. Već 22. februara kompletan 172. puk je iznad Rjeke izveo počasni let kada se Tito vraćao sa puta po Indiji. Pored počasnog pracenja u sekil dizajn i politickih degetica degetica SSSR premijer Buhen, grčki kralj u formi ma 4. 8. 10. aviona Tanderzet 21. divizije u vise navrata su i vazdušno obezbedivali Brnjski atipeog rezice cnu marsa i Eta. Tokom godine 21. divizija e avionima F-84G izvršila više vezbi sadržavajući sa

jedinicama kopnene vojske, ratne mornarice. U septembru izvršena je vežba 3. vazduhoplovnog korpusa u uslovima koji su po nekim parametrima bili gotovo približni ratnim uslovima. Ova divizija posetio je 14. novembra 1955. i vojno-diplomatski kor akreditovan u Jugoslaviji. Kasni komandant snaga NATO u Evropi američki general Bernard Rodgers, sećajući se efektnog utiska koji su na njega ostavili pripadnici RV iz avio je 80-ih godina „Voleo bih da sam imao te momike pod svojom komandom“. Slične aktivnosti imali su i mlaznjaci 44. divizije koji su pored nekoliko počasnih paradnih letova (nalet na prvomasku paradi 1955. sa 40 Tanderdzeta) izvršili neka ko realnih vezbi. Tokom te 1955. godine na nekim avionima F-84G iz ove divizije ugrađene su kamere za izviđanje ispod krupa koje su kasnije podčlene i drugim pakovima 21. i 39. divizije za potrebe izviđanja. Pripadnici puka nazivaju ova period zlatnim dobom 172. puka, jer je on smatran specijalnom jedinicom za noćni lovacko bombarderska dešтва. Te laskave epite te pak ce zadržati do sredine 60-ih godina kada je prekomandovan u VVA.



Na stajanke 21. divizije u Zemniku 1955. godine. avion 10620. Ispod „brazz“ broja vidi se ostatak natpisa LIS AIR FORCE, a na crveno obojenom repu vide se prebojene američke oznake

1. Istorijat 172. Ibp (1955), spomen-soba MVR, k. 6a. Referat za istorijat 21. vd, 26 i dalje
2. MVR. Podaci za istorijat IRV, 1955 (1. novembar)
3. MVR k. 6-1 21. maj 1954.

noćnim vučovima, noćnim pticama, i kako ih sve nisu nazivali koji su, stvarajući jedinicu za noćna dešтва, toliko postigli, da se o njima može pričati. Privlačio me je i to što je u to vreme bio puk kako su ga popularno zvali „evropski“. Za mene koji sam u to vreme leteo samo u povoljnim meteorološkim uslovima danju na klupnim avionima, dolazak u „evropski“ puk među noćnim vučovima, predstavljao je, s jedne strane, veliku čast, a sa druge, težnju da neću uspeti. Pilot je bio iznenađen noćnim radom vremenom koje je bilo uobičajeno u ovom puku. 172. puk u odbrani jugoslovenskog neba, Titograd 1974, 59, 68, 75

1. MVR k. 24.7 Vak (1954)

2. MVR k. 24.7 Vak (1954)









Najkraća upotreba aviona S-49A i S-49C u vojnoj službi pakla prebačeni su u Sombor radi preoblikovanja u učila. Ovde pred nastavak preleta 15. maja 1957 na aerodromu Zemun

Prema naredbama o reorganizaciji iz juna 1956, eskadrile za vezu (1, 3, 5 i 122. hidro) prepotčinjene su komandama vojnih oblasti, odnosno komandi IRV. U okviru 119. puka nekoliko posada je od 1955. godine vršilo aerofotogrametrijska snimanja za potrebe geografskog istraživanja. Oni su i po nekoliko nedelja bazirani na raznim aerodromima sa avionima i i koji su imali ugrađenu opremu. Januara 1957. formirana je u 119. puku 123. vazduhoplovna eskadrila za aerofotogrametrijska snimanja.

U novembru 1956. završeno je preoruzavanje 101. puka avionima F-4D, u rešto aviona S-49A koji su mada 1957. poslati za obuku vojnika u Vazduhoplovni nastavni centar u Sombor (19), odnosno u školski centar u Rajlovcu i, naravno, za rashod.<sup>1</sup> Takođe u 109. i 88. pak 32. divizije stigli su avioni S-49C koji su zamijenili dvomotorne Moskitose. Tako je ta divizija od 1957. do kraja 1959. godine bila kompletno naoružana prevaziđenim lovcima S-49C. U drugoj polovini 1956. povučeni su iz upotrebe svi avioni Jak-9P a krajem januara 1957. svi preostali avioni (uključujući S-49A i motor VK-105PF) februara iste godine 25. avijacionom odeljenju je VSJ-u.

1. MIRV. Podaci za istorijat za 1957. godinu (8. januar).
2. MIRV, k. 40 istorijat 421. 107. puka 1945-1964, 15-16. Puk je u periodu oktobar-maj bio naoružan sa oba tipa aviona S-49A (21) i F-4D (12).
3. MIRV. Podaci istorijata IRV za 1956. godinu (beleška za 1. novembar); nar. za preformiranje 88. puka u jednomotorni, nar. VKOS s/pov. 14 od 6. decembra 1957, istu, Podaci za istorijat za 1957. godinu (1. januar).
4. Komandant IRV doneo je odluku da avioni Jak-3, Jak-9P i S-49 ostanu u jedinicama do kraja 1956. Podaci za istorijat IRV, 1955 (beleška za 9. maj). Avioni Jak-9P povučeni su iz naoružavanja nar. Kiz RV OVTVU pov. 1: 30 od 27. juna 1956. i predati kao učila u VTŠC. MIRV. Podaci istorijata IRV za 1956. godinu (beleška za 1. avgust); MIRV naredbom od 9. januara 1957. rashodovano je 38 aviona Jak-3, 32 aviona S-49A i 165 motora VK-105PF. Podaci za istorijat za 1957. godinu (27. januar).
5. MIRV. Podaci za istorijat za 1957. godinu (15. februar).

U letackim jedinicama naoružanim klipnim avionima u ovom periodu ispravnost aviona je povremeno drastično opadala. U tome su prednjačili domaći lovc, tipa S-49A i S-49C koji su do kraja upotrebe svek uticali na ukupan procenat nivoom svoje ispravnosti. U kasnijem periodu problem je bio i smestaj aviona drvene konstrukcije iz raznih trenaznih stambenih školskih ili jedinica za vezu jer ih je dosta ostavljeno na otvorenom prostoru što je umanjivalo njihov ukupan resurs i ispravnost. U tim jedinicama bilo je i nagomilavanje neispravnih aviona. U nekim jedinicama stvoreno je uverenje da je nedostatak rezervnog materijala i relativna starost ili zastarelost može poslužiti kao opravdanje za svaku neispravnost. Kod tipa Moskito zabeležen je visok nivo ispravnosti ali je ta navo počeo da opada 1955. godine. Tako je 103. v.p tri meseca bio bez jednog ispravnog aviona, zbog kvara na instalacijama hidrolija. Kod osnovnog mazaog tipa F-84G u prvim godinama neispravnost se po puku kretala oko 1-3 raspoloživih aviona. Zbog isteka roka ispravnosti i rednja za letenje, u 1956. godini bilo je dozvoljeno letenje samo do 6.000 metara.<sup>2</sup>

Zimskih meseci je uglavnom bilo malo izvršenih letackih zadataka. Posebno su prvi meseci 1954. otežavali letenje zbog velikih snegovala i kišnih kosova, ali je to postajalo i u kasnijim godinama. Zbog nezavršenog naleta zimi dovozilo se do zgašnjavanja zadataka u letnjem periodu, a intenzivno letenje dovodilo je do povećanja neispravnosti i gomilanja aviona u radionicama. Tehnička služba u pukovima često je kritikovana zbog toga što nije vodila pravilnu politiku kretanja i resursa. Jednako intenzivne obuke zbog nezavršene obuke i istracaj neispravnih aviona u letenju.



Praksa izviđačkih letova nad susednim zemljama nastavljena je i 1954-1955 sa avionima MK-38 ubla izviđačkog puka. Ovaj tip se pokazao dobrim za izvršavanje tih specijalnih zadataka (via M. Micevski).

1. MIRV, k. 24 7. VaK (1954, 1955) i 80, k. 41. 81. puk (1954-55).





da su Amerikanci sa najvišeg nivoa imali dozvolu za takve letove i to da će se opet uz takvu saglasnost oni i dalje nastaviti. Posebno me užasnulo saznanje da se u tim avionima nalaze oni predmeti koji će u slučaju rata baciti atomsku bombu na Sofiju, na grad koji se nalazi u blizini jugoslovenske granice. Pomisao na atomsku bombu, na njenu eventualnu eksploziju u našoj neposrednoj blizini, deovara me kao šok<sup>1</sup>.

U tom periodu (1955) komanda JRV imala je u svom sastavu i pravi pozadine sa 10 odeljenja i zatim samostalna odeljenja I, VI, VIII, XII, Personalno, Moralno-političko, odseke, VII Pravni, Inžinjering i dve ispitne komisije za činove. U dva korpusa u njenom formatičkom sastavu bile su sledeće samostalne jedinice: 322 puk veze, 63 padobransku brigadu, VOK, VII, VIII, kao i celokupno školstvo. IŠC sa pripadajućim pakovima, baza na, kao i četiri druge školske ustanove: Vazduhoplovna ap. kaciona škola, Visa avio-tehnička oficirska škola, Vazduhoplovni školski centar veze i elektronike i Vazduhoplovno-tehnički školski centar.

Vazduhoplovno tehničkim naredjenjem, donetim 1955. godine propisano je nov način označavanja aviona u JRV, ono je standardizovano. Uvedene su kružne oznake prečnika 75 cm koje su postavljene na obe strane trupa iza krda, asimetrično na krilima u kombinaciji sa trocifrenim „eskadriljskim“ brojevima. Do donošenja ovog naredjenja valjalo je sarkastično označavanju koja je nastala prilagodavanjem do tada važećih pravila, pa su oznake u početku predstavljene preko izbrisanih oznaka američkog vazduhoplovstva. Deo pramijenih aviona izvesno vreme čak nije ni imao evidencijske brojeve na repu. Takođe, fotografije aviona pojedinih F-84G pokazuju da su leteli neoznačeni, jer posle skidanja američkih oznaka nisu stavljeni jugoslovenske. Desavalo se da jugoslovenski piloti lete i sa oznakama USAF-a na avionima, naročito u Centru za preobuku, a posmatraci koji su se zatekli na stajanki kada su ti avioni leteli, ta se vrata na stajankama misleći da stižu američki piloti sa novim posilkama aviona, komentarisali neke videne elemente leta kao neostvarive za jugoslovenske pilote. Pre uvođenja naredjenja o standardizaciji oznaka, u 21. divizion su na nosevimima mlaznih aviona ispisivani brojevi američkim simbolima (tzv. Buza brojevi). Tokom 1956. godine označavanje svih aviona u JRV je standardizovano.<sup>2</sup>

Na zamenu i novina u 1955. godini bila je nabavka izvedak h aviona tipa Lockheed RT-33A. Taj tip je predstavljao verziju aviona F-33A, koji je već bio u naoružanju JRV, a osnovna razlika između te dve verzije bila je totalno izvidac i optrema



Odehenje aviona F-84G zadarske 21. divizije u letu 1957. godine. U ovom periodu 185. puk, sa svojim avio-divizije stasao je u lovačko-bombardersku jedinicu merljivu visokim NATO kriterijumima.

smestena u nosu aviona RT-33A. Avion RT-33A primao je 103. puk baziran u Batanici.

U kom 1956. godine izvršena je preobuka pilota nastavnika letenja i vazduhoplovno tehničkog sastava 185. vazduhoplovnog školskog puka iz sastava Apokacione škole u Puli, koja je iste godine preimenovana u Vazduhoplovnu školu za usavršavanje oficira na mlaznim avionima aviacije, skraćeno VŠCOA. Školski puk je dopunski školovao letacki štabni pozadinski kadar. U njemu se organizovano nekoliko kurseva za različite specijalnosti u skladu sa potrebama letackih jedinica. Neki od letackih kurseva bili su kurs instrumentalnog letenja, kurs noćnog letenja kao i kursevi za aerofoto izviđanje. Zbog tih razloga, 185. puk je reorganizovan na mlazne avione F-33A i F-84G, a dotada korišćene kapitulovane F-84G predate su 3. divizionu. Posle uvedene mlazne avione u sastavu kod 185. puka dovelo je do gasenja Centra za preobuku u Batanici. Centar je odmah prestao sa radom a zatim i zvanično rasformiran 23. juna 1956. da bi do kraja no-

1 Američki generali došli su da mole predsednika Tita da se američkim avionima dozvoli da i dalje ne preleću preko Jugoslavije na bugarsku teritoriju. Predsednik Tito se tome opirao, navodeći da se, od kako je svojevremeno dan takvu dozvolu, situacija u svetu znatno izmenila, da su se odnosi Jugoslavije sa zemljama istočnog bloka, uključujući tu i Bugarsku, toliko poboljšali, pa su otpali oni razlozi zbog kojih je američkim avionima bilo dozvoljeno da preleću Jugoslaviju prema Bugarskoj. Američki generali su bili uporni i ta glavni razlog za letove iznad bugarske teritorije su navodili da u tim letovima lete oni američki piloti koji će u slučaju rata, baciti atomsku bombu na Sofiju, na grad kome se najlakše prilazi iz Jugoslavije. Preleti preko Jugoslavije predstavljaju u stvari neophodan trenutak (ta reč je navedena u zabelešci o razgovoru predsednik Tita) dvojice američkih generala čija imena nisam zapamtio) pilota za eventualno buduću akciju, tako da se ne može reći da se završio taj razgovor. Predsednik Tito dozvolio nove prelete američkih aviona preko Jugoslavije u pravcu Bugarske uz napomenu da se takvi letovi svedu na najmanju moguću opreznost. – Isto, 305.

2 MJRV Podaci za ustrojaj JRV, 1955 (organizaciona shema).

3 Oznake jugoslovenskih vazduhoplova VIII deo (Šime Obrkić), Aeroplan 2/89, 24–32; Thunderjet F-84G, (Bojan Đurić i Miroslav Petrović), Aeromagazin 1/90, 6–16.

1 Umesto naoružanja, avion je imao dve kamere tipa K-17B i jednu kameru tipa K-22, za snimanje dana i noći odnosno po jednu kameru tipa K-17B, jednu K-22 i jednu K-37, koja se koristila za noćno snimanje. Dopunski oprema aviona RT-33A bile su fotografske (FOFAR) i svetleće (SAB) avio-bombe. Zbog specifičnih zahteva za izviđanje, avioni RT-33A imali su nešto veći radijus dejstva i dolet u poređenju sa avionima T-33A. 103. vazduhoplovni izviđački puk baziran u Batanici, koji je do tada koristio klupne izviđačke Moskito Mk-3, tokom 1955. kompletno je opremljen avionima RT-33A popularno nazvanim „letelci“. Prijem tih aviona započeo je 14. aprila 1955. dolaskom prva dva aviona, zatim jednog u julu, 6. kraja oktobra, 12. u novembru, da bi poslednji 22. primerak bio isporučen sredinom januara 1956. MJRV Podaci za ustrojaj JRV, 1955 (razdaci za ustrojaj). Avioni RT-33A dobili su evidencijske brojeve od 10101 do 10122. B. Dimićević, M. Muvcević.

2 30 godina 185. Ibrak 5, 2.

vembra iste godine predao svu tehniku i drage jedinice. Ova centar je izradio prvu generaciju jugoslovenskih mraznih prota i neposredno sam avio pakova na tipove F-84G i T-33A.<sup>1</sup>

U reorganizaciji juna 1956. nastomran je letacki skolski centar zajedno sa jednom VZVb li redi jednim teorijskim i jednom za opravku aviona. dva skadisa i nastomran je i skolski i redi. Panjevu kao i centar za preobit na mrazne avione, završeno je preobitavanje skolska puka u dve pilotske škole aplikacione škole u Vazduhoplovnu školu za usavršavanje i nekoliko pozadinskih jedinica (iskadisa, radio i cat) i radio izvidacke grupe u bataljon.

Komandir RV na bazi reorganizovanja nastala su nova odeljenja navigaciono inženjersko-gardejsko u stabu KRV, odnosno tehničko i saobraćajno odeljenje u Upravi pozicije KRV. formirani su političko-pravni sektori na svim nivoima od Komande do divizije, koje su obuhvatili sve materijalno-političke, personalne, pravne i stručne organe. Na nivou divizije ukinuta su avio odeljenja i veze. Iz sastava KRV u sastav armijskih oblasti prešlo je pet eskadrila za veze. Komanda pod Komandom KRV prepotencijama. Vazduhoplovna vojnica skadim.

Materijalno-političke stvari u drugu polovinu 50-ih godina u KRV remetili su sledeći problemi: neresheno stanje u pitanju odvećen zivot dea starešina od porodičnog talas penzionisanja vojnih ličica koje je bilo osećanje nestabilnosti i ne zvesnosti kod onih koji nisu imali kvalifikacije za civilni zivot, odnosno nezainteresovanost onih koji su odlazili na druga radna mesta, po edni su izazvali bekstva u inostranstvo, avio-udesi sa tendencijom smanjenja saobraćajne nesreće i ponek politički istup.<sup>2</sup>

### 3.6.1 Razvoj radarske mreže

Od 1943. godine počinje formiranje saazbe Vazdušnog osmatračavljana i izvođenja VOJIN u sastavu RV, jer su tada počele da stizu poslike radarskih uređaja i prateće tehnike. Daljim isporukama radara AN TPS-1D i 10 AN TPS-8 u narednim godinama ova se služba proširila i složen sistem koji je pokriva ceo nebo FNRJ.

Obuka za radariste bila je organizovana po istom principu kao i za letce. Iste kom februara 1955. u Zvezdu organizovan kurs za radare AN TPS-1D i AN TPS-20 koji je vodio britanski stručnjak. Iste godine je u karnijskom gradu Trzin skadim osnovan stacionarna grupa za vazduhoplovni posmatračavljana i baka u SAD za radar AN TPS-8. Bilo je i drugih grupa jedne na specijalnom radar skolu klase decembra 1954. aprila 1955.<sup>3</sup> Od 1950. godine karsene preobuke na ovim radarima KRV je organizovalo u zemlji. Iste godine su radari karseni u Dali (AN/TPS-8), odnosno u Kraljevu (AN/TPS-1D i -10).

Lokacije za postavljanje radara izabrane su početkom 1955. a završen je i plan razrade radarske mreže. Ujama koji je birao lokacije bili su i jedan američki potpukovnik i jedan britanski stručnjak a njihova delegacija učestvovala je u planiranju postavljanja radara. Odlučeno je da se radari AN FPS-8 (teške radarske stanice) postave na vrhu Kopaonika, Plisevci i Jabotini koje su davali vanredne mogućnosti osmatranja u svim pravcima". Početkom juna 1955. formirani su 211. puk VZVb u Panjevu, 275. puk VOJIN u Zagrebu i 137. puk VOJIN u Sarajevu (tada samo kao 1. bataljon ovog puka). U te pukove, čije je organizovanje teklo postepeno tokom 1955. godine, ušli su postojeći bataljoni VOJIN.<sup>4</sup>

U periodu od 13. do 25. septembra 1955. održana je vežba "ednica 3. avio korpusa" u kojoj je učestvovao i 275. puk VOJIN. Prvi put pri izvođenju vežbe leteli su navodno radarom na neprijateljske ciljeve u vazduhu. Na vežbi je izvršeno 30 navodnih radara od kojih je 26 bilo uspešno.<sup>5</sup> Napredak VOJIN bio je značajan ali je i dalje osnovna mana bila nesposobnost za permanentan rad zbog nedostatka ljudstva, sredstava veze i transportnih vozila. Takođe, raspoloživa radarska mreža nije omogućavala potpunu kontrolu vazdušnog prostora FNRJ, a ni susednih država na pojedinim pravcima.

Kraem 1958. godine konstatovano je da radarska sredstva pružaju ograničene mogućnosti, s obzirom na raspored i karakteristike. Bilo je potrebno da se obezbedi neprekidnost rada na određenim pravcima i reše problemi veza sa avioavijacijom. Tri teške radarske stanice omogućavale su osmatranje aviona na visinama 2000 - 2000 metara, uglavnom nad jugoslovenskom teritorijom i nešto preko granice. U severozapadnom i južnom delu FNRJ radarsko osmatranje nije bilo obezbeđeno. Lake radarske stanice dopunjavale su osmatranje, ali su maksimalno otkrivanje do 7000 metara. Zbog konfiguracije terena i položaja radara bilo je vrlo nesigurno otkrivanje i kontinualno praćenje niskoletućih aviona koji leteli ispod 1000 metara. U problemu VOJIN uazili su i mali broj radara, zemski rad na teškim stanicama koje su imale loše smestajne uslove a i konkretni nedostaci kao na primer za radar AN TPS-1D, nije bio podesan za postavljanje na brdsko planinskom zemljištu.<sup>6</sup>

### 3.6.2 Mornarička avijacija

Stručnjaci iz jugoslovenske mornarice su idući o razvoju protivpodmorničke avijacije i kupovinu pojedinih tipova aviona. Postojala je i o flota službe i saobraćajni transport održavanje veze tako da se može reći da pravim na radu. Iste godine su sprovedena neka ispitivanja, ostaje ali svakako i nedostatak sredstava i problema u mornaričkoj avijaciji. Oktobra 1955. godine su ispitivanja u organizaciji 1345. Avioavijacije Moskve i KRV. Pošto su se pokazali i drugi koncepti eksploatacije, planirano je da se

beleška za 4. april, isto, (beleška za 21. april, isto (za 7. maj - kada je zajedno

<sup>1</sup> Dimitrijević M. Mirovski, Jez, 13.

<sup>2</sup> N. J. Podaci za istorijat IRV za 1956. godinu (beleška za 30. juni)

<sup>3</sup> MjRV, k. 41. 81. puk (1957)

<sup>4</sup> Podaci za istorijat IRV, 1955 (razni datumi).

<sup>5</sup> MjRV Podaci za istorijat IRV 1955 (beleška za 15. septembar)  
MjRV k. 247. Vak (1957-1958)





Dve amfibije prilično retkog tipa Short Sunderland, korišćene su tokom pedesetih godina u 1. i 2. pomorskoj eskadrili u Dvutijama

mogućnosti, da avion ne odbaci torpedu. Prva ispitivanja sa bila uspešna, pa su već 1954. godine u 9<sup>o</sup> pakucetari aviona MK-6 prepravljena za nošenje torpeda. Jedan avion MK-6 dobio je zvezdu ASAG za potagranje nana. Za torpedna dejstva koja su bila predviđena direktivom Komande JRV, osposobljena je u 1954. godinu jedna eskadrila 9<sup>o</sup> puka za potagranje i let u zoni sa školskim torpedom. Eskadrila se, međutim, nije osposoblila za torpedna dejstva usled toga što su ispitivanja torpeda koje je vršila Komisija JRV završena u septembru. Tek krajem 1954. godine 9<sup>o</sup> pak otpočeo je sa torpednim dejstvima. Tokom 1957. ispitivana su nošenja torpeda jugoslovenske proizvodnje tipa Letor-2.

Jugoslovenskim vazduhoplovcima i delegaciji JRM su tokom 1956. godine prezentirana dva protipodmornička aviona britanske proizvodnje. To su bili Short Seamew mk 2 (21. aprila u 21. divizion između ostalog ispitivan od strane puk Kapovšćika i Farrel Ganet AS mk 2, sredinom juna u Zadru – Zemunu). Prvi avion nije dobio zadovoljavajuću ocenu i jugosloveni su ga odbili. Ova dva aviona, čak i bez katastrofikalnog povratku u Britaniju, sa ispitivanjem Ganet ispitivanje je nastavljeno. Prema sećanju Miroslava Lipovšćika, bilo je problema sa otkrivanjem podmornice koja je rešila za tu priču, a nije proizvedena aprkos dugo trajala putanja uz pomoć sonarnih plutaca. Jugosloveni su, prema ovom svedoku, za to ispitivanje tuzile i dobili od Britanaca jedan radar za Moskito MK-38, pa je on ugrađen na avion MK-38. U isto vreme, 30. juna 1956. u Jugoslaviju stigao treći letilica, avion tipa Beaver, nabavljen za JRM. Dva prethodna nabavljena Beaver letela su u 12. i 13. eskadrili, koje je vršila zadatke za potagranje Ratne armije. Ova tri,

1. Osposobljavanje aviona MK-6 za nošenje torpeda TR-45A i samostalno dejstvo torpedom (JRV) za 1956. godinu (beleska za 18. apr.)
2. MVRV Podaci istorijata (JRV) za 1956. godinu (razni datumi), Flyer, 1. apr. 1989. i 1. apr. 1989. Williams, Air Life 1989. 103



Ispitivanja upotrebe torpeda na avionima Moskito 9<sup>o</sup> puka u Zadru, bila su specifičnost ove jedinice sredinom pedesetih godina (via M. Mucovski)

aviona i protipodmornički sklopovi u zasedu 1<sup>o</sup> u Zemunu. Drugi zaseda Bivca, a čudno što su ih uređavljeno i pružali pouzdane usluge, posebno u hitnim potrebama prevoza sa ostrva do kopna i slično.

### 3.6.3 Preko zvučne barijere

Početkom 1956. godine JRV je očekivalo isporuku mlaznih lovačkih aviona tipa F-86F Sabre, vođenjem vođe avijacije i zračne odbrane JRV i JRV su za

1. Motorama hidroaviona Beaver DHC-2 Mk 1 (Bojan Dimitrijević, Ognjan Petrović), Aeroplan 3/90, 4-11. JRV za 1956. godinu (beleska za 30. jun).
- U avionu F-86F u letu, avijacija videti motorizacije i maketiranje. Strelasta Sahlja iz Kanade i deo (Ognjan Petrović). Buten i avijacija, januar-februar 1986, 25-29. Lovački avijacija i deo (Ognjan Petrović). Buten i avijacija, 2. mart-april 1986, 29-38. Sahlja F-86F (Ognjan Petrović – Šime Ustrik).

stvaranje prvih savremeno opremljenih lovacko-presretackih jedinica JRV. Lovci-bombarderi tipa F-84G nisu se mogli uspešno koristiti kao lovci presretaci. Njihove manevarske i borbene mogućnosti zaostajale su za sovjetskim avionima tipa Mig 15 koje su u naoružanje mlađoslovenski susedi — zemlje članice Varšavskog ugovora

Na aerodromu Batajnica 5. juna 1956. najpre je stigla letalica za preobuku pilota na avionu F-80E, sa ekipom i americkih nastavnika koja je trebalo tri meseca da obucava jugoslovenske pilote na ovaj tip. Obuka prve grupe započela je sedam dana kasnije. Vec u martu 1956. organ zovana je tehnicka udruga za preobuku pilota i tehnickog sastava 117. puka koji je trebalo da postane prva nadzvodna jedinica RV. Iako zvana *tehnicka udruga* za letenje sa avijacijom je i sama vazduboplovno tehnicki sastav 21. div. Nekoliko pilota koje je na preobuku u inostranstvo poslao Srećko Vrsinec i kadrovi Luke Buzić, na 13 nedelnom kursu obuke na letenju na F-80E u Zapadnoj Nemacki kasnije u aprilu 1957. na poligonu si-kurs dobili su obuku na ovom avionu i u USA, gde su bili u Teksasu upućeni sa kapetanom Stojan Puhovim i Stojanom Rakić. Prva dva razreda (over) preseljena tipa F-80E primljena su 21. maja 1956. Sledeći razred koji je u letenju kada su stigali bio četvrti avijacijskog grana. Prvi let avionom tipa Sevrin bio su kadrovska verzija aviona F-86, proizvedena u fabrici Kanadac (Canadair) pod oznakom CL-13B Mk IV. Ove avione je ranije koristio britansko vazduboplovstvo. Kada je te avione počeo postepeno da povlači iz operativne upotrebe a preprodaje vazduboplovstvima, tada je i Jugoslovi na njima izvršena generalna revizija u radionici u Stanstedu, Dui Stoldu, Glatviku. Spaketi i pogona fabrici Vestland u Merfildu. Posle revizije avioni su obornu standardu kuma naznačenu RAAF-a i predati USAF-u koji je kroz program vojne pomoći uputio u Napulj a odatle u Jugoslaviju.<sup>2</sup>

Ubrzo po prijemu druge partije od četiri aviona F-80f, desno se zadržavaju do  
gleda, koji je po mnogo čemu značajan za istoriju jugoslovenske ratne vazduhop  
lovstva. Naime 31. jula oko 11.30 časova komandant 44. vazduhoplovne divizion  
pakovnik Nikola Lekić leteo avionom F-80f, probivši "zvučnu zidu". Dva dana pos  
le tog stari školski piloti američki piloti su na bazi nekog aerodroma demonstrirali  
stiranje i prebijanje zvučnog zida. Podstaknut time i zadržim da se kaže sposobnost  
naših pilota, pakovnik Lekić i američkim pilotima završio da se samo posle dva  
tri samostalna leta avionom F-80f i on leteti brže od zvuka. Američki piloti su  
F-80f iznenađeni takvim izjavom, znajući da je prethodnim iskustvom zadržim  
piloti u letu potreba, ako bi se leteli avionom F-80f da bi se uspešno preletela  
Takođe jugoslovenski komandant letenja bio imao za komande aviona F-80f.  
Pakovnik Lekić je te noćno prenoćio za avion F-80f i do 9. jula popodne  
i susednog dana je izvršio pet letova. U tim malim časovima su se izvršile  
dva letova, sledeći je izjavio da je spreman za prebijanje zvučnog zida. Pošto  
reprezentativni prikaz, tom konsekvencijom od druge partije aviona, preleteli su  
kinematski i ispitivati su na zvučnu zidu, ali su imali problema, zbog čega su

*Uvidenjem lovca F-86E Seibe, IRV je prešlo grani u zvuka, ali je moglo da parira Migovima susretnući vazduhoplovstava. Na slici avion 11003 drugi niz godina u 204. putu (via M. Micevski)*

Na dan početka rata u Srbiju 11.10.1945. dostigao je visina od 15.000 m. Zbog čega  
obrasavanje i jedno u momenta brzinometa i rubometra u kabini aviona pokaz  
zali su da je probijen zvanični zid. Iako je o tome kratko obavestio kontrolni letnik  
ali je dobio odgovor da nisu cu nikakva ekspozija kao plateni pokrivač probijanje  
zvaničnog zida. Komandant 44. divizije je naredio da ponovi postupak. Ispost  
na potrebnu visinu obrusiti ponove probiti zvanični zid. Probijanje zvaničnog zida  
ponovilo je 18. septembra 1946. Na njegovu adresu je potom stigla završna znakica  
i zahvalnica kanadske kompanije koja je ispravila avion, koji je plinoma Alkyb  
seers Cluba čime je postao član kluba piloti koji su leteli brže od zvuka. Iako je  
pukovnik Nakić cirkularizovao postrojbu piloti 34. korpusa probio zvanični zid

Nova iznenadenja došla su 5. jeseni 1956. godine, izazvana pre svega vojno-  
interakcijom jugoslovenske armije i Mađarske, a zatim verifikacijom rusko-fine-  
ske strategije. U Jugoslaviji su se u to vreme pojavile posledice ekonomske  
krize, koja je izazvala pod izgovor izostanka verifikacije nove i tražene veštin-  
e, a ne iz svoje veštin-  
e. U Jugoslaviji su se u to vreme pojavile posledice ekonomske  
krize, koja je izazvala pod izgovor izostanka verifikacije nove i tražene veštin-  
e, a ne iz svoje veštin-  
e.

April 2003, 18: 20

1. MNRV Podaci istovrijata (IRV) za 1956. godinu (datum: za mart, april, maj i jun); MNRV Podaci za istovrijat za 1957. godinu (28. apr.).

2 Maurice Allward, *F-86 Sabre*, Ian Allan Ltd, London 1961 93 Duncan Curtis, *North American F 86 Sabre*, The Crowood Press Ltd 2000, 183-187

1. B. Dimitrijević - M. Micevski, *ibid.*, 14.

2. MTRV k 41 86 pub (1955, 56)



negostatka betonskih površina kaponiranih. Batajnice i Nisu su preblizu, jedan laki protivavionski divizion nedovoljan je za PVO aerodroma i ne može da deluje ne preko 2000 m. radarske i vizuelne osmatračke stanice nemaju nikakvu zaštitu, veze sa dotrajaće i najveći problem u sistemu VV predstavlja identifikacija prebazi ranije 11. puka na Pese izazvano je niz problema sa odizavanjem neadekvatnosu tamošnje radionice i nedostatkom rezervnih delova. Motori od 11. st. letaća su kao i ranije bili na zavidnom nivou.<sup>1</sup>

Isporuke aviona F-86F nastavljene su tek maja 1957. i do kraja te godine isporučeno je 37 aviona, tempom od 4 do 6 mesečno. Do kraja godine u IRV su bila 43 lovca tipa Sejbr. Svaki od njih prima tri u sastavu 11. i 13. avioškog puka koje je organizovana preobuku započeo tek rata 1957. kada je na raspisivanju i nacrtisan 15 aparata ovog tipa. I o tada, sa samim tim i ta. Vazduhoplovna Baza završava preobuku SAD na ovaj tip. Oni sa završenom preobukom na kraju te godine bio 21 pilot iz 11. puka i jedan iz drugih jedinica. Nakon te preobuke ne izbečen ni jedan udoviti vanredni događaj. Mesto 1958. godine 204. puk je precrizirao na avione F-86F i dobio je 10 Sejbrova zrakoplova iz 11. puka u kom je prethodno preobučeno 204. puka. Posle opremanja dva lovačka puka 11. divizion IRV je dobio i kasnija ispravljen, i mnogo presretniji, a i mnogo lakši su, neke su se izmenile lokom, 1958. godine osim u bitkama zadatke pakovao prethodno sa F-86F učestvovali su na prvomajskoj paradu, paradu održano u cast prvog juna 1957. i 1. maja aviona F-86F iz 11. puka učestvovali su u paradi, piloti su

proslave 15-godisnjice bitke na Sutjesci. Tokom 1957. godine završene su isporuke aviona F-84G tako da je ukupan broj isporučenih aparata za IRV bio 167. U tom periodu avioni F-84G su u potpunosti izgubili ulogu lovačkog aviona i u jedinicama IRV su izvršavali lovačko-bombarderske zadatke a delom, sa modifikovanim primercima, i manje izviđačke zadatke. Sa avionima Sejbr u 1958. godini držan je po jedan par aviona u pripravnosti br. 2, koji je za 5-6 minuta po prijemu zadatka bio spreman za presretanje.

Prekretnica u ostvarivanju novih uslova ratnih okolnosti bila je KŠRI *Vardar* održana u aprilu 1957. godine. To je bila prva vežba sa tematikom mera u cilju zaštite od atomske ili A bombe (provera mobilizacijskih elaborata u mogućnosti napada na aerodrom A

bombom koja do tada nije obrađivana. Konstatovano je „ozbiljnost problema pred kojima će se naći naše jedinice u uslovima atomskog rata“, a rezultati su pokazali **neophodnost rastresitog rasporeda aviona, potrebu za izradom ručnih staza i betonskih površina po aerodromima, kao i nemogućnost da se razmesta vrši bez prethodne pripreme**. Iskustva postaje dominantna briga u planiranju razvoja vazduhoplovstva i aerodromske infrastrukture i narednih dve decenije. Vec 1959. godine konstatovano je da se samostalno ali kad god je moguće a sa delstvom sa KoV mora vežbati u borbenim dejstvima, „sa upotrebom A oružja“ uz primenu prebaziranja i sa maksimalnum naprežanjem.<sup>2</sup>

### 3.6.4 Remont mlaznih aviona

Jedan od problema koji se pojavio u tom periodu zbog dolaska većeg broja mlaznih aviona bila je oprava i remont tih aviona i njihovih motora. I pored stalnih izdavanja sloveskih insasirama da se dobija neophodna dokumentacija, rezervni delovi i oprema za redovno održavanje i generalni remont aviona vlada SAD je odlagala rešavanje tih zahteva i upućivala na američke zavode za remont aviona u Francusko i Maroku. Inace rezervni delovi su dobijani iz centralnog skladišta američkog vazduhoplovstva za Evropu u Satoroa. Takva situacija je povećavala materijalne troškove u IRV iako su ti troškovi podrazivan iz torada pomoci, to se nepovoljno odizavalo na tempo nabavke vazduhoplovnih sredstava. Ma u opravke su vršene a radionicama vazduhoplovnih baza na aerodromima gde su bazirala mlazna aviona. Stizenje opravke su obavljane a vjnom zavoda br. 170 u Zemunu, ali u ograničenom obimu zbog navedenih problema.

Tokom prve tri godine upotrebe mlaznjaka u IRV oprava njihovih motora vršena je isključivo u mostarstvu. Tek je novembra 1955. dobijena tehnička dokumentacija za IRAN Inspection and Repair as Necessary pregled, kao i dokumentacija za proizvodnju i oprava izvesnog broja delova za avione i delmične za motore. Opravka aviona i organ zovana je u mostarskoj fabrici Soko posto je jedina američka komisija obišla tu fabricu 9. novembra 1955. godine. Fabrica Soko je do tada izrađavala delove za S-49C, visila konverzione aviona i ak na dvosedal, verziju C-47 i proizvodila rezervne delove i napalm bombe. Opravka motora bila je poverena fabrici 21. mai u Rakovici u kojoj je 14. februara 1956. počela rad rezervnih delova za mlazne motore 135-A-23 i 135-A-35 bez obzira na probleme koji su takoveci rešavani u fabrici Soko. U krajem 1956. godine primljena na IRAN pregled prve avione F-84G. Generalna revizija prve dva aviona tipa F-84G uspesno je završena 26. februara 1956. godine. Prve modifikacije na avionu F-84G izvršene su u maju 1956. Fabrica Soko će u sledecem periodu u potpunosti vladati tehnologijom remonta i razvojem proizvodnje rezervnih delova i rešavanja američkog vazduhoplovstva i dobila će i u generalnog proizvođača delova i sklopova aviona. Vredan paznje je i podatak da je u sledecem periodu



1. MVR, k. 247. VaK (1956), spomen-soba 204. lap; Istorijska 204. vlp za 1957.

2. Spomen-soba 117. lap; Gardijski lovac, 22.

1. MVR, k. 247. VaK (1957).

2. MVR, k. 247. VaK (1959).

3. Do Satoroa leteli su dva puta nedeljno, utorkom i četvrtkom, avioni C-47 iz 119. puka. Istorijska 119. vlp, 6. Nisic, 65.

4. MVR. Podaci za istoriju za 1957. godinu (4. juni).

ova fabrika proizvela 44 para krila za avione F-84G, na kojima je izvršeno nekoliko manjih modifikacija. Vec 4. decembra 1956. iz Zavoda br. 10 izašao je prvi opravljen F-84G. Isti zavod je (sada sa novim nazivom Jastrebo) sredinom januara 1957. osvojio i počeo da vrši IRAN preglede na avionima F-47D, prvi avioni izšli su posle četiri meseca rada. Mesec dana kasnije i prvi F-33A primljen je na IRAN pregled u ovom zavodu, a iste preglede u februaru 1957. godine za avion F-47D otpočeo je i zavod Zmaj.<sup>2</sup>

Početkom 1960. za sve tipove mlaznih aviona i motora osvojen je remont u Jugoslaviji, pa su se avioni F-86E i F-33A opravljali u zavodu Jastrebo, a avioni F-84G u fabrici Soko. Oправка motora vršena je u preduzeću 21. maj sem za avione R-133A koji su popravljani u zavodu Orao u Račovcu. Tokom 1962. godine VTRZ Orao u Račovcu uspešno je ovladao kompletnim remontom motora zapadnog porekla (J47 GE 13, J45 A 29, J45 A 35 i J45 A 20). Navedene mogućnosti remonta i istovremeno obuka vazduhoplovno-tehničkog sastava u VTRZ Orao u to vreme označeni su „oslonac na sopstvene snage“ bez prethodne preobuke kod inostranstva, što nije bilo slučaj sredinom 50-ih godina kada su motori remontovani u inostranstvu. U tom periodu je definitivno utvrđena orijentacija remonta mlaznih aviona i motora u zavodima, koji su postepeno preuzimali remont i izradu rezervnih delova.<sup>3</sup>

### 3.6.5 Letaćki kadrovi

Posle epohe izolacije, pravom nove tehnike zabeležen je skok u naletu po pilota, ali je već sredinom 50-ih godina došlo do promena. Na sastanku najviših starešina IRV 27. marta 1955. odlučeno je da se smanji nalet po pilota, tako da na mlaznim avionima ukupan godišnji nalet ne bude veći od 100 časova uključujući preobuku i kurseve. Istovremeno za 1956. godinu predviđeno je 100 pilota za preobuku. Te godine ocenjeno je da je „napravljen ozbiljan skok u letackom obuci preobukom velikog broja letaca sa klasičnih na mlazne avione“. U toku 1955. godine preobučeno je 128 novih pilota na mlazne avione, a tamo gde su raspoređeni avioni to dozvoljavali počela je obuka u instrumentacionom i noćnom letanju sa borbenim primenom. Na kraju te godine IRV je imalo 264 pilota sposobnih za instrumentarno letenje i 164 pilota za noćno letenje. Čak 99% njih sposobnih je te 1955. godine.

Na kraju 1955. godine IRV je mogao da računaa sa 2150 pilota od kojih je 1100 bilo u aktivnoj službi. Među njima bilo je 816 pilota u borbenim jedinicama i od njih oko 300 pilota mlaznih aviona, a zatim 629 pilota u pomoćnim i školskim jedinicama kao 233 pilota pitomaca. Rezerva je obuhvatala 650 pilota. Po brojnosti pilota IRV je bilo sasvim dobro popunjeno, čak je moglo da obezbedi preostale potrebe operativnih jedinica. Izbeglo je predstavljalo preobuku pilota sa mlaznim avionima, ali osim njihova borbeni obuka bila je u potpunosti zadovoljavajuća. Ispostavilo se da su mlazni avioni i dalje bili u potpunosti u skladu sa potrebama IRV.



Avioni F-47D na stajanci 37. divizije u Cerklju. Ovaj tip bio je u naoružanju 96, 111 i 138 puka u Cerklju, kao i 81, 107 i 150 puka 29. divizije u Nisu u drugoj polovini pedesetih godina.

Preobuka pilota na mlaznim avionima je zbog nedostatka aviona neostvariva. Već sada imamo na jedan mlazni avion u jedinici prosečno po 3 pilota, a povećanje njihovog broja ne bi bilo efikasno jer zbog nedostatka aviona oni ne bi mogli ispunjavati redovni letacki program. U mlaznim avijacijama u to vreme pukovi su imali prosečno po 15 aviona F-84G i 38 pilota. Isti je bio odnos i kod pukova sa F-47D dok je u pukovima sa zastarelim S-49C odnos bio 22 aviona i 47 pilota. Od nosa aviona i piloti su u 97. puku sa avionima Moskito. U izviđačkoj avijaciji u 103. mlaznom puku bilo je 20 aviona i 47 pilota, a u kopnom 184. puku na 34 aviona dolazilo je 40 pilota.

Brojno stanje IRV na kraju 1957. bilo je 25 056 ljudi, ili 97% od predviđene norme. Vojnički kontingent je obuhvatao 15 811 ljudi dok su preostali pripadnici IRV bili avioni i helikopteri. Čak je manjak bio i 8000 kadrova za izviđačke i transportne avione. Posle slabosti na kraju godine kada su avijacije posle rata bile u potpunosti obnovljene, došlo je do opasnosti da se IRV ne formira u formaciju vazduhoplovnih pukova.

Tokom 1958. godine u IRV je bilo 1203 pilota i to 307 mlaznih, 494 klasičnih borbenih, 319 na lakim avionima i 83 na transportnim avionima. Preko dve trećine pilota imalo je 27. i 32. godina, a 11% je bilo starije od 35 godina. Tokom 1958. preobučeno su na mlazne avione 12 pilota, a za 1959. bilo je predviđeno da se preobuku 100 pilota. Evidentno su bili zadovoljavajući piloti i u drugim avijacijama, ali su u avijacijama koje su imale borbeni karakter manje aviona. Najveći nedostatak bio je u obuci samostalnih školskih aviona, a to je bilo nesposobnost za avijaciju i izviđačku, što je do 20% pilota nije puzalo na vežbe zbog slabosti u letenju. Preostali kadrovi su bili jedan od problema koji su se u vreme oteretila IRV.

1 Soko, vazduhoplovna industrija Mostar, 1951-1981, (bez podataka o mestu i godini izdanja), 31-32.

2 MIRV Podaci istorijata (IRV) za 1956. godinu (beleška za 4. decembar), MIRV Podaci za istorijat za 1957. godinu (16. januar), isto, 7. februar, isto 9. i 12. februar, isto 20. maj.

3 B. Dimitrijević - M. Micevski, leti, 16.







dolazio je na 410 letova sa 371 časom bez katastrofe te godine.<sup>1</sup>

Prema tim podacima, a radi povećanja sigurnosti godišnjem vrednom dade su sledere norme za mlazne avione 1 udes na na, na 1.000 časova letenja i katastrofa na 8000 časova za klipne avione udes na na 1.000 časova, a katastrofa na 5.500 časova.

Sprovedenim detaljnim merama tokom 1956 i 1957. broj katastrofa i udesa povećao je da opada. Broj udesa u 1958. bio je namiz od postojanja IRV 11, odnosno 19 prethodnu godinu broj udesa je smanjen sa 133 na 100, odnosno sa 19 katastrofa na 12. Anali se su pokazali da je ta godina bila dobra i da od toga na ostvaren rezultat poboljšane mere bezbednosti i smanjenje propusta tehničke službe iako je trend smanjenja udesa bio cvicentan. Konstatovano je rast ličnih gresaka posada kao izrok udesa. Treći dopadanja udesa zabeležen je u 1959. godini. Čak je povećan i nalet što pokazuje sledeća tabela.

	nalet u satima	udesi				sa letenja	
		katastr.	lomovi	ostali	ukupno	Nalet udes	Nalet kat
1958	105.12	13	22	70	105	1010	8321
1959	112.968	9	14	68	91	1041	12.55

Broj poginulih takođe bio je u opadanju sa 17 (1958) na 12 (1959), kao i broj uništenih aviona sa 33 (1958) na 25 (1959). U oba slučaja broj uništenih mlaznih aviona bio je isti (9). U 1960. godini smanjenje udesa i katastrofa se nastavilo.

1. MjRV, k. 6a, Referat za istorijat 21. vazduhoplovne divizije, 36-38.

2. Razvoj OS SFRJ, knj. 4, Bezbednost letenja, 337-348.

### 3.7 NOVE JUGOSLOVENSKE KONSTRUKCIJE

Jugoslovenska vazduhoplovna industrija koja je započela uspešna i dugotrajnim godinama izolacije, od početka 50-ih mogla je da sa nekim projektima računa na isporuke delova i materijala iz programata potrošila. Iako je stvorena generacija pouzdanih klipnih aviona, koji su popunjavali skolske jedinice i jedinice za vezu ali i avione ke pukove. Tokom svih godina jugoslovenska vazduhoplovna industrija prazveala je i klipske i klipske avione kojima su popunjavale skolske i jedinice za vezu. Visokopovijet je uslova serijska proizvodnja i uglavnom je reč o nastavku projekata starih 40-ih godina. Tokom 1954. godine poleteli su avioni proizvedeni u fabrici Ikarus 1112 i 1113 i 1114 i 1115 i 1116 i 1117 i 1118 i 1119 i 1120 i 1121 i 1122 i 1123 i 1124 i 1125 i 1126 i 1127 i 1128 i 1129 i 1130 i 1131 i 1132 i 1133 i 1134 i 1135 i 1136 i 1137 i 1138 i 1139 i 1140 i 1141 i 1142 i 1143 i 1144 i 1145 i 1146 i 1147 i 1148 i 1149 i 1150 i 1151 i 1152 i 1153 i 1154 i 1155 i 1156 i 1157 i 1158 i 1159 i 1160 i 1161 i 1162 i 1163 i 1164 i 1165 i 1166 i 1167 i 1168 i 1169 i 1170 i 1171 i 1172 i 1173 i 1174 i 1175 i 1176 i 1177 i 1178 i 1179 i 1180 i 1181 i 1182 i 1183 i 1184 i 1185 i 1186 i 1187 i 1188 i 1189 i 1190 i 1191 i 1192 i 1193 i 1194 i 1195 i 1196 i 1197 i 1198 i 1199 i 1200 i 1201 i 1202 i 1203 i 1204 i 1205 i 1206 i 1207 i 1208 i 1209 i 1210 i 1211 i 1212 i 1213 i 1214 i 1215 i 1216 i 1217 i 1218 i 1219 i 1220 i 1221 i 1222 i 1223 i 1224 i 1225 i 1226 i 1227 i 1228 i 1229 i 1230 i 1231 i 1232 i 1233 i 1234 i 1235 i 1236 i 1237 i 1238 i 1239 i 1240 i 1241 i 1242 i 1243 i 1244 i 1245 i 1246 i 1247 i 1248 i 1249 i 1250 i 1251 i 1252 i 1253 i 1254 i 1255 i 1256 i 1257 i 1258 i 1259 i 1260 i 1261 i 1262 i 1263 i 1264 i 1265 i 1266 i 1267 i 1268 i 1269 i 1270 i 1271 i 1272 i 1273 i 1274 i 1275 i 1276 i 1277 i 1278 i 1279 i 1280 i 1281 i 1282 i 1283 i 1284 i 1285 i 1286 i 1287 i 1288 i 1289 i 1290 i 1291 i 1292 i 1293 i 1294 i 1295 i 1296 i 1297 i 1298 i 1299 i 1300 i 1301 i 1302 i 1303 i 1304 i 1305 i 1306 i 1307 i 1308 i 1309 i 1310 i 1311 i 1312 i 1313 i 1314 i 1315 i 1316 i 1317 i 1318 i 1319 i 1320 i 1321 i 1322 i 1323 i 1324 i 1325 i 1326 i 1327 i 1328 i 1329 i 1330 i 1331 i 1332 i 1333 i 1334 i 1335 i 1336 i 1337 i 1338 i 1339 i 1340 i 1341 i 1342 i 1343 i 1344 i 1345 i 1346 i 1347 i 1348 i 1349 i 1350 i 1351 i 1352 i 1353 i 1354 i 1355 i 1356 i 1357 i 1358 i 1359 i 1360 i 1361 i 1362 i 1363 i 1364 i 1365 i 1366 i 1367 i 1368 i 1369 i 1370 i 1371 i 1372 i 1373 i 1374 i 1375 i 1376 i 1377 i 1378 i 1379 i 1380 i 1381 i 1382 i 1383 i 1384 i 1385 i 1386 i 1387 i 1388 i 1389 i 1390 i 1391 i 1392 i 1393 i 1394 i 1395 i 1396 i 1397 i 1398 i 1399 i 1400 i 1401 i 1402 i 1403 i 1404 i 1405 i 1406 i 1407 i 1408 i 1409 i 1410 i 1411 i 1412 i 1413 i 1414 i 1415 i 1416 i 1417 i 1418 i 1419 i 1420 i 1421 i 1422 i 1423 i 1424 i 1425 i 1426 i 1427 i 1428 i 1429 i 1430 i 1431 i 1432 i 1433 i 1434 i 1435 i 1436 i 1437 i 1438 i 1439 i 1440 i 1441 i 1442 i 1443 i 1444 i 1445 i 1446 i 1447 i 1448 i 1449 i 1450 i 1451 i 1452 i 1453 i 1454 i 1455 i 1456 i 1457 i 1458 i 1459 i 1460 i 1461 i 1462 i 1463 i 1464 i 1465 i 1466 i 1467 i 1468 i 1469 i 1470 i 1471 i 1472 i 1473 i 1474 i 1475 i 1476 i 1477 i 1478 i 1479 i 1480 i 1481 i 1482 i 1483 i 1484 i 1485 i 1486 i 1487 i 1488 i 1489 i 1490 i 1491 i 1492 i 1493 i 1494 i 1495 i 1496 i 1497 i 1498 i 1499 i 1500 i 1501 i 1502 i 1503 i 1504 i 1505 i 1506 i 1507 i 1508 i 1509 i 1510 i 1511 i 1512 i 1513 i 1514 i 1515 i 1516 i 1517 i 1518 i 1519 i 1520 i 1521 i 1522 i 1523 i 1524 i 1525 i 1526 i 1527 i 1528 i 1529 i 1530 i 1531 i 1532 i 1533 i 1534 i 1535 i 1536 i 1537 i 1538 i 1539 i 1540 i 1541 i 1542 i 1543 i 1544 i 1545 i 1546 i 1547 i 1548 i 1549 i 1550 i 1551 i 1552 i 1553 i 1554 i 1555 i 1556 i 1557 i 1558 i 1559 i 1560 i 1561 i 1562 i 1563 i 1564 i 1565 i 1566 i 1567 i 1568 i 1569 i 1570 i 1571 i 1572 i 1573 i 1574 i 1575 i 1576 i 1577 i 1578 i 1579 i 1580 i 1581 i 1582 i 1583 i 1584 i 1585 i 1586 i 1587 i 1588 i 1589 i 1590 i 1591 i 1592 i 1593 i 1594 i 1595 i 1596 i 1597 i 1598 i 1599 i 1600 i 1601 i 1602 i 1603 i 1604 i 1605 i 1606 i 1607 i 1608 i 1609 i 1610 i 1611 i 1612 i 1613 i 1614 i 1615 i 1616 i 1617 i 1618 i 1619 i 1620 i 1621 i 1622 i 1623 i 1624 i 1625 i 1626 i 1627 i 1628 i 1629 i 1630 i 1631 i 1632 i 1633 i 1634 i 1635 i 1636 i 1637 i 1638 i 1639 i 1640 i 1641 i 1642 i 1643 i 1644 i 1645 i 1646 i 1647 i 1648 i 1649 i 1650 i 1651 i 1652 i 1653 i 1654 i 1655 i 1656 i 1657 i 1658 i 1659 i 1660 i 1661 i 1662 i 1663 i 1664 i 1665 i 1666 i 1667 i 1668 i 1669 i 1670 i 1671 i 1672 i 1673 i 1674 i 1675 i 1676 i 1677 i 1678 i 1679 i 1680 i 1681 i 1682 i 1683 i 1684 i 1685 i 1686 i 1687 i 1688 i 1689 i 1690 i 1691 i 1692 i 1693 i 1694 i 1695 i 1696 i 1697 i 1698 i 1699 i 1700 i 1701 i 1702 i 1703 i 1704 i 1705 i 1706 i 1707 i 1708 i 1709 i 1710 i 1711 i 1712 i 1713 i 1714 i 1715 i 1716 i 1717 i 1718 i 1719 i 1720 i 1721 i 1722 i 1723 i 1724 i 1725 i 1726 i 1727 i 1728 i 1729 i 1730 i 1731 i 1732 i 1733 i 1734 i 1735 i 1736 i 1737 i 1738 i 1739 i 1740 i 1741 i 1742 i 1743 i 1744 i 1745 i 1746 i 1747 i 1748 i 1749 i 1750 i 1751 i 1752 i 1753 i 1754 i 1755 i 1756 i 1757 i 1758 i 1759 i 1760 i 1761 i 1762 i 1763 i 1764 i 1765 i 1766 i 1767 i 1768 i 1769 i 1770 i 1771 i 1772 i 1773 i 1774 i 1775 i 1776 i 1777 i 1778 i 1779 i 1780 i 1781 i 1782 i 1783 i 1784 i 1785 i 1786 i 1787 i 1788 i 1789 i 1790 i 1791 i 1792 i 1793 i 1794 i 1795 i 1796 i 1797 i 1798 i 1799 i 1800 i 1801 i 1802 i 1803 i 1804 i 1805 i 1806 i 1807 i 1808 i 1809 i 1810 i 1811 i 1812 i 1813 i 1814 i 1815 i 1816 i 1817 i 1818 i 1819 i 1820 i 1821 i 1822 i 1823 i 1824 i 1825 i 1826 i 1827 i 1828 i 1829 i 1830 i 1831 i 1832 i 1833 i 1834 i 1835 i 1836 i 1837 i 1838 i 1839 i 1840 i 1841 i 1842 i 1843 i 1844 i 1845 i 1846 i 1847 i 1848 i 1849 i 1850 i 1851 i 1852 i 1853 i 1854 i 1855 i 1856 i 1857 i 1858 i 1859 i 1860 i 1861 i 1862 i 1863 i 1864 i 1865 i 1866 i 1867 i 1868 i 1869 i 1870 i 1871 i 1872 i 1873 i 1874 i 1875 i 1876 i 1877 i 1878 i 1879 i 1880 i 1881 i 1882 i 1883 i 1884 i 1885 i 1886 i 1887 i 1888 i 1889 i 1890 i 1891 i 1892 i 1893 i 1894 i 1895 i 1896 i 1897 i 1898 i 1899 i 1900 i 1901 i 1902 i 1903 i 1904 i 1905 i 1906 i 1907 i 1908 i 1909 i 1910 i 1911 i 1912 i 1913 i 1914 i 1915 i 1916 i 1917 i 1918 i 1919 i 1920 i 1921 i 1922 i 1923 i 1924 i 1925 i 1926 i 1927 i 1928 i 1929 i 1930 i 1931 i 1932 i 1933 i 1934 i 1935 i 1936 i 1937 i 1938 i 1939 i 1940 i 1941 i 1942 i 1943 i 1944 i 1945 i 1946 i 1947 i 1948 i 1949 i 1950 i 1951 i 1952 i 1953 i 1954 i 1955 i 1956 i 1957 i 1958 i 1959 i 1960 i 1961 i 1962 i 1963 i 1964 i 1965 i 1966 i 1967 i 1968 i 1969 i 1970 i 1971 i 1972 i 1973 i 1974 i 1975 i 1976 i 1977 i 1978 i 1979 i 1980 i 1981 i 1982 i 1983 i 1984 i 1985 i 1986 i 1987 i 1988 i 1989 i 1990 i 1991 i 1992 i 1993 i 1994 i 1995 i 1996 i 1997 i 1998 i 1999 i 2000 i 2001 i 2002 i 2003 i 2004 i 2005 i 2006 i 2007 i 2008 i 2009 i 2010 i 2011 i 2012 i 2013 i 2014 i 2015 i 2016 i 2017 i 2018 i 2019 i 2020 i 2021 i 2022 i 2023 i 2024 i 2025 i 2026 i 2027 i 2028 i 2029 i 2030 i 2031 i 2032 i 2033 i 2034 i 2035 i 2036 i 2037 i 2038 i 2039 i 2040 i 2041 i 2042 i 2043 i 2044 i 2045 i 2046 i 2047 i 2048 i 2049 i 2050 i 2051 i 2052 i 2053 i 2054 i 2055 i 2056 i 2057 i 2058 i 2059 i 2060 i 2061 i 2062 i 2063 i 2064 i 2065 i 2066 i 2067 i 2068 i 2069 i 2070 i 2071 i 2072 i 2073 i 2074 i 2075 i 2076 i 2077 i 2078 i 2079 i 2080 i 2081 i 2082 i 2083 i 2084 i 2085 i 2086 i 2087 i 2088 i 2089 i 2090 i 2091 i 2092 i 2093 i 2094 i 2095 i 2096 i 2097 i 2098 i 2099 i 2100 i 2101 i 2102 i 2103 i 2104 i 2105 i 2106 i 2107 i 2108 i 2109 i 2110 i 2111 i 2112 i 2113 i 2114 i 2115 i 2116 i 2117 i 2118 i 2119 i 2120 i 2121 i 2122 i 2123 i 2124 i 2125 i 2126 i 2127 i 2128 i 2129 i 2130 i 2131 i 2132 i 2133 i 2134 i 2135 i 2136 i 2137 i 2138 i 2139 i 2140 i 2141 i 2142 i 2143 i 2144 i 2145 i 2146 i 2147 i 2148 i 2149 i 2150 i 2151 i 2152 i 2153 i 2154 i 2155 i 2156 i 2157 i 2158 i 2159 i 2160 i 2161 i 2162 i 2163 i 2164 i 2165 i 2166 i 2167 i 2168 i 2169 i 2170 i 2171 i 2172 i 2173 i 2174 i 2175 i 2176 i 2177 i 2178 i 2179 i 2180 i 2181 i 2182 i 2183 i 2184 i 2185 i 2186 i 2187 i 2188 i 2189 i 2190 i 2191 i 2192 i 2193 i 2194 i 2195 i 2196 i 2197 i 2198 i 2199 i 2200 i 2201 i 2202 i 2203 i 2204 i 2205 i 2206 i 2207 i 2208 i 2209 i 2210 i 2211 i 2212 i 2213 i 2214 i 2215 i 2216 i 2217 i 2218 i 2219 i 2220 i 2221 i 2222 i 2223 i 2224 i 2225 i 2226 i 2227 i 2228 i 2229 i 2230 i 2231 i 2232 i 2233 i 2234 i 2235 i 2236 i 2237 i 2238 i 2239 i 2240 i 2241 i 2242 i 2243 i 2244 i 2245 i 2246 i 2247 i 2248 i 2249 i 2250 i 2251 i 2252 i 2253 i 2254 i 2255 i 2256 i 2257 i 2258 i 2259 i 2260 i 2261 i 2262 i 2263 i 2264 i 2265 i 2266 i 2267 i 2268 i 2269 i 2270 i 2271 i 2272 i 2273 i 2274 i 2275 i 2276 i 2277 i 2278 i 2279 i 2280 i 2281 i 2282 i 2283 i 2284 i 2285 i 2286 i 2287 i 2288 i 2289 i 2290 i 2291 i 2292 i 2293 i 2294 i 2295 i 2296 i 2297 i 2298 i 2299 i 2300 i 2301 i 2302 i 2303 i 2304 i 2305 i 2306 i 2307 i 2308 i 2309 i 2310 i 2311 i 2312 i 2313 i 2314 i 2315 i 2316 i 2317 i 2318 i 2319 i 2320 i 2321 i 2322 i 2323 i 2324 i 2325 i 2326 i 2327 i 2328 i 2329 i 2330 i 2331 i 2332 i 2333 i 2334 i 2335 i 2336 i 2337 i 2338 i 2339 i 2340 i 2341 i 2342 i 2343 i 2344 i 2345 i 2346 i 2347 i 2348 i 2349 i 2350 i 2351 i 2352 i 2353 i 2354 i 2355 i 2356 i 2357 i 2358 i 2359 i 2360 i 2361 i 2362 i 2363 i 2364 i 2365 i 2366 i 2367 i 2368 i 2369 i 2370 i 2371 i 2372 i 2373 i 2374 i 2375 i 2376 i 2377 i 2378 i 2379 i 2380 i 2381 i 2382 i 2383 i 2384 i 2385 i 2386 i 2387 i 2388 i 2389 i 2390 i 2391 i 2392 i 2393 i 2394 i 2395 i 2396 i 2397 i 2398 i 2399 i 2400 i 2401 i 2402 i 2403 i 2404 i 2405 i 2406 i 2407 i 2408 i 2409 i 2410 i 2411 i 2412 i 2413 i 2414 i 2415 i 2416 i 2417 i 2418 i 2419 i 2420 i 2421 i 2422 i 2423 i 2424 i 2425 i 2426 i 2427 i 2428 i 2429 i 2430 i 2431 i 2432 i 2433 i 2434 i 2435 i 2436 i 2437 i 2438 i 2439 i 2440 i 2441 i 2442 i 2443 i 2444 i 2445 i 2446 i 2447 i 2448 i 2449 i 2450 i 2451 i 2452 i 2453 i 2454 i 2455 i 2456 i 2457 i 2458 i 2459 i 2460 i 2461 i 2462 i 2463 i 2464 i 2465 i 2466 i 2467 i 2468 i 2469 i 2470 i 2471 i 2472 i 2473 i 2474 i 2475 i 2476 i 2477 i 2478 i 2479 i 2480 i 2481 i 2482 i 2483 i 2484 i 2485 i 2486 i 2487 i 2488 i 2489 i 2490 i 2491 i 2492 i 2493 i 2494 i 2495 i 2496 i 2497 i 2498 i 2499 i 2500 i 2501 i 2502 i 2503 i 2504 i 2505 i 2506 i 2507 i 2508 i 2509 i 2510 i 2511 i 2512 i 2513 i 2514 i 2515 i 2516 i 2517 i 2518 i 2519 i 2520 i 2521 i 2522 i 2523 i 2524 i 2525 i 2526 i 2527 i 2528 i 2529 i 2530 i 2531 i 2532 i 2533 i 2534 i 2535 i 2536 i 2537 i 2538 i 2539 i 2540 i 2541 i 2542 i 2543 i 2544 i 2545 i 2546 i 2547 i 2548 i 2549 i 2550 i 2551 i 2552 i 2553 i 2554 i 2555 i 2556 i 2557 i 2558 i 2559 i 2560 i 2561 i 2562 i 2563 i 2564 i 2565 i 2566 i 2567 i 2568 i 2569 i 2570 i 2571 i 2572 i 2573 i 2574 i 2575 i 2576 i 2577 i 2578 i 2579 i 2580 i 2581 i 2582 i 2583 i 2584 i 2585 i 2586 i 2587 i 2588 i 2589 i 2590 i 2591 i 2592 i 2593 i 2594 i 2595 i 2596 i 2597 i 2598 i 2599 i 2600 i 2601 i 2602 i 2603 i 2604 i 2605 i 2606 i 2607 i 2608 i 2609 i 2610 i 2611 i 2612 i 2613 i 2614 i 2615 i 2616 i 2617 i 2618 i 2619 i 2620 i 2621 i 2622 i 2623 i 2624 i 2625 i 2626 i 2627 i 2628 i 2629 i 2630 i 2631 i 2632 i 2633 i 2634 i 2635 i 2636 i 2637 i 2638 i 2639 i 2640 i 2641 i 2642 i 2643 i 2644 i 2645 i 2646 i 2647 i 2648 i 2649 i 2650 i 2651 i 2652 i 2653 i 2654 i 2655 i 2656 i 2657 i 2658 i 2659 i 2660 i 2661 i 2662 i 2663 i 2664 i 2665 i 2666 i 2667 i 2668 i 2669 i 2670 i 2671 i 2672 i 2673 i 2674 i 2675 i 2676 i 2677 i 2678 i 2679 i 2680 i 2681 i 2682 i 2683 i 2684 i 2685 i 2686 i 2687 i 2688 i 2689 i 2690 i 2691 i 2692 i 2693 i 2694 i 2695 i 2696 i 2697 i 2698 i 2699 i 2700 i 2701 i 2702 i 2703 i 2704 i 2705 i 2706 i 2707 i 2708 i 2709 i 2710 i 2711 i 2712 i 2713 i 2714 i 2715 i 2716 i 2717 i 2718 i 2719 i 2720 i 2721 i 2722 i 2723 i 2724 i 2725 i 2726 i 2727 i 2728 i 2729 i 2730 i 2731 i 2732 i 2733 i 2734 i 2735 i 2736 i 2737 i 2738 i 2739 i 2740 i 2741 i 2742 i 2743 i 2744 i 2745 i 2746 i 2747 i 2748 i 2749 i 2750 i 2751 i 2752 i 2753 i 2754 i 2755 i 2756 i 2757 i 2758 i 2759 i 2760 i 2761 i 2762 i 2763 i 2764 i 2765 i 2766 i 2767 i 2768 i 2769 i 2770 i 2771 i 2772 i 2773 i 2774 i 2775 i 2776 i 2777 i 2778 i 2779 i 2780 i 2781 i 2782 i 2783 i 2784 i 2785 i 2786 i 2787 i 2788 i 2789 i 2790 i 2791 i 2792 i 2793 i 2794 i 2795 i 2796 i 2797 i 2798 i 2799 i 2800 i 2801 i 2802 i 2803 i 2804 i 2805 i 2806 i 2807 i 2808 i 2809 i 2810 i 2811 i 2812 i 2813 i 2814 i 2815 i 2816 i 2817 i 2818 i 2819 i 2820 i 2821 i 2822 i 2823 i 2824 i 2825 i 2826 i 2827 i 2828 i 2829 i 2830 i 2831 i 2832 i 2833 i 2834 i 2835 i 2836 i 2837 i 2838 i 2839 i 2840 i 2841 i 2842 i 2843 i 2844 i 2845 i 2846 i 2847 i 2848 i 2849 i 2850 i 2851 i 2852 i 2853 i 2854 i 2855 i 2856 i 2857 i 2858 i 2859 i 2860 i 2861 i 2862 i 2863 i 2864 i 2865 i 2866 i 2867 i 2868 i 2869 i 2870 i 2871 i 2872 i 2873 i 2874 i 2875 i 2876 i 2877 i 2878 i 2879 i 2880 i 2881 i 2882 i 2883 i 2884 i 2885 i 2886 i 2887 i 2888 i 2889 i 2890 i 2891 i 2892 i 2893 i 2894 i 2895 i 2896 i 2897 i 2898 i 2899 i 2900 i 2901 i 2902 i 2903 i 2904 i 2905 i 2906 i 2907 i 2908 i 2909 i 2910 i 2911 i 2912 i 2913 i 2914 i 2915 i 2916 i 2917 i 2918 i 2919 i 2920 i 2921 i 2922 i 2923 i 2924 i 2925 i 2926

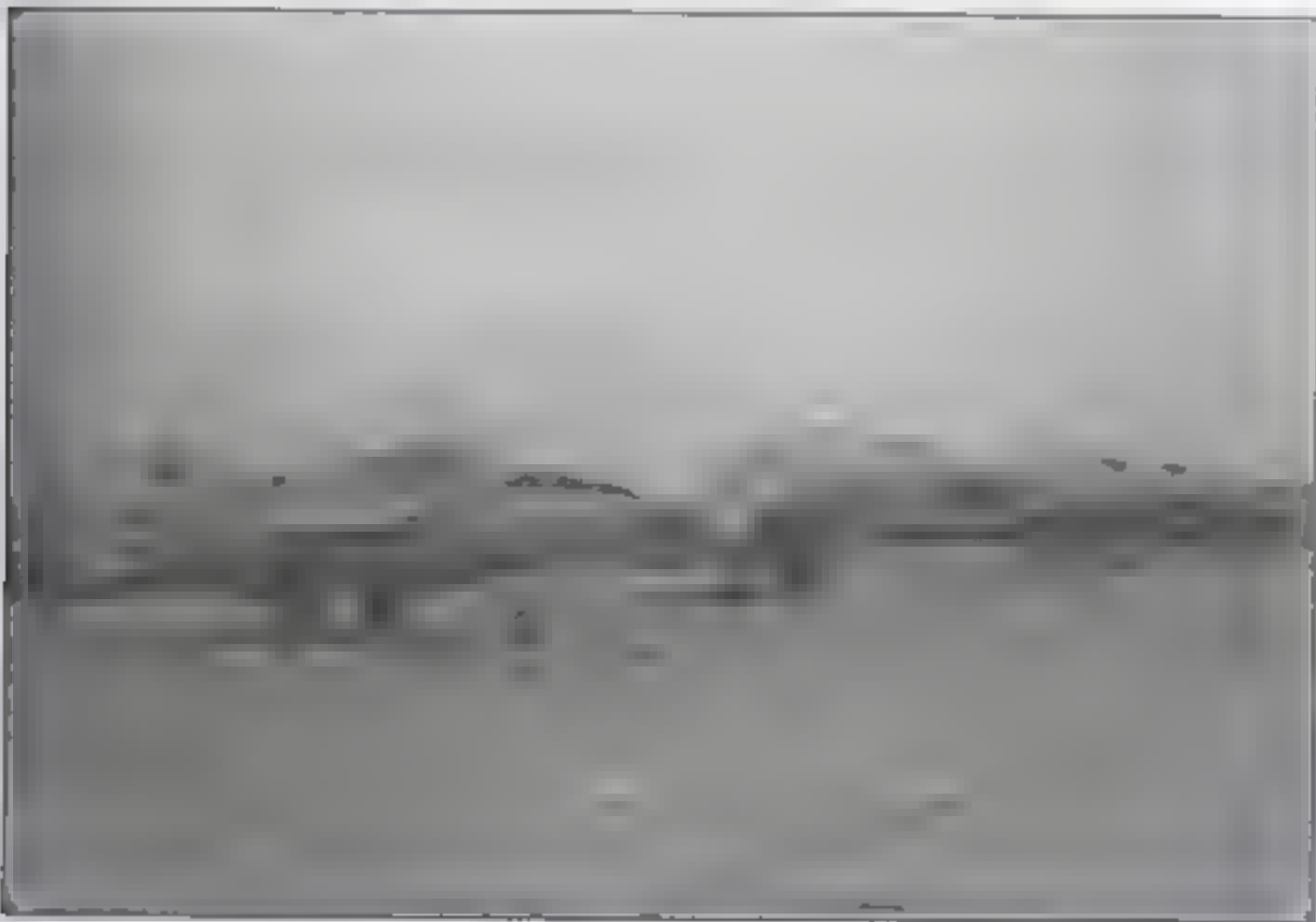




fabrika aviona. Fabrika Ikarus prešla je sa vazduhoplovnom proizvodnjom. Da kje očekivano se mlazni avion, koji se sa dosta napora „poradao“ u vazduhoplovno-konstruktivnom sektoru. U svom godišnjem izveštaju za 1948. godine konstatovano je da su „u daljem radu predazeca orijentisana na proizvodnju takih aviona za RV, a vrse pripremu za usvajanje proizvodnje „mlaznog mlaznog borbenog aviona“.

### 3.7.1 Osvajanje mlaznog aviona

I u vreme prijema prvih američkih mlaznih aviona konstruktorska grupa pod vodstvom Besića nastavila je izradu i ispitivanja aviona. Oni su i dalje smatrani „rezervnim rešenjem za obezbeđenje JRV mlaznim avionima“. Ukupno je ostvareno šest prototipova takvih aviona od kojih su tri imala motore Turbomeca P45 (451M, Zolja 452) a tri motore Turbomeca Marbore (Stresen 1 i 2 i Matka 1). Na avionima sa pilotom u ležecem položaju (sa 23. Pionir 451) nastavljena su različitih opitnih bez kmetnog aspekta. „Probnim letovima, bez kmetnog aspekta, su prvi izvođali letove bio su ivek došlo preznem po sletanju. Glavna mana je, pak, bila u tome što nije postojala praktično n kakva mogućnost pogleda unazad bez promene pravca leta. Na kakvim postavljanim ogleda avioni ne moglo da se ispravi svedoci Zlatko Rendalić. I prvi mlazni avion 451M polteo je 23. oktobra 1953. kao prvi jugoslovenski mlazni avion. I u desetog aprila sedeste 1953. godine novine sa obavestile javnost da je završen prototip mlaznog aviona eksperimentalnog presretaca, označen kao tip 452. Međutim, posle nekog vremena ispitivanja u letu



Rešeni prototipovi na stajanci VOK-a 1953. godine: mlazni 452, 451M i avioni sa pilotom u ležecem položaju.

ovaj tip se srušio 24. jula, a pilot Tugomir Prebeg jedva se spasao iz krhotina. Na baz aerodinamičkih doterivanja 451M završen je 1953. godine prototip S 451M Zolja. Posle nabavki četih mlaznih motora u Ikarusu je završen prototip aviona 451MM Strijen. Bio je to niskokrilni, ravni krila sa dva motora, malih dimenzija i tri ciklajnog trapa. Avion je ispitivan u VOK-u bez naoružanja iako je za ovaj tip bilo predviđeno naoružanje od dva topa i četiri rakete. Uradena je dvoseda verzija aviona, nazvana 1451MM Matka, koja se razlikovala sa 10 po drugom sedištu i proširenoj kabini. Međutim, ovaj avion nije prevazisao mane eksperimentalnog aviona, da bi se mogao koristiti za osnovnu pilotsku obuku. Interesantno je da su u operativno ispitivanje u VOK-u ovi avioni ušli dosta kasno, posle fabričkih ispitivanja, a u 1957. na upotrebu u VOK-u ušli su avioni 1451MM Strijen i S 451MM. Ue godine na teži i najveći zadatak bio je ispitivanje grupe aviona 451MM i dopunska ispitivanja aviona Matka. Komisija formirana u ime komande RV, sa generalom Matetićem na čelu, trebala je da izvrši ispitivanje i da iznese taktičko-tehničkih osobina grupe aviona 451MM. U ovom slučaju VOK je formirao posebnu grupu za ispitivanja, koja je imala zadatak da u roku od pet meseci donese konačan sud o ovoj grupi aviona. Komisija je na baz intenzivnih ispitivanja ocenila da ni jedan avion grupe 451MM (sa prethodnim 1451 i S) ne odgovara taktičko-tehničkim zahtevima postavljenim pre njihovog ispitivanja, a je preporučio njihov dalji razvoj i avodjenje u serijsku proizvodnju. Po preporuci komisije



Sejbrun 204. Invačkog putka





General komandant IRV general Ulepica i predstavnika vojnog vrha maršal Tito je 18. septembra 1958. godine posetio VRI, da bi sagledao mogućnosti nabavke aviona iz Britanije.

ubuduće je trebalo prekinuti individualna konstruktorska delatnost manjih grupa i svu razvojnu i konstruktorsku aktivnost preneti na VTI. Tame je stavljena tačka na razvoj, tamo je Bešanovih mlaznih prototipova koji su još neko vreme bili na održavanju u VOC, a i potom su predati Muzeju vazduhoplovstva.

Avionima Zolja i Matića postignuti su 1960. godine svetski rekordi u kategoriji lakih aviona na mlazni pogon. Interesantno je da je 1955. godine još uvek bila u razmatranju izrada lakog lovca presretaca B-12. Te avione je trebalo da proizvede fabrika Soko. Početkom 1956. godine razmatrano je šta dalje preduzeti, u spajavanju makete tipa B-12, kao i mogućnost njenog ispitivanja u inostranstvu. Jedna vazduhoplovno-tehnička ekipa predvođena Dragomirskom Bešinom, etisuje na ispitivanje prototipa u inostranstvu. U Britaniji tokom leta 1957. godine. Posle dugih peripetija od ovog projekta se ipak odustalo: „Na B-12 je prekinat rad“.

Paralelno sa tim pokušajima, nije se odustajalo od pribavljanja licence za mlaznike u nekoj od evropskih vazduhoplovnih industrija. „Bez licence je nemoguće u dogledno vreme sa našim konstruktorskim snagama proizvoditi skupa i stari nivo savremene vazduhoplovne tehnike“, ocenjeno je u izveštaju Komande

IRV za 1953. godinu. U pregovorima se na dan otišlo sa Francuzima, a sredinom 1955. u Francusku je apucen pukovnik Loze radi kupovine licence za avion Mi-ster. Britanci su odbili davanje licence i prodaju mlaznih aviona. Pokušaji da se preko Amerikanaca i sistema MIDAP realizuju nabavke licence tipa Mister takođe nisu uspele. Na Vojnom savetu 12. decembra 1956. godine, u okviru razmatranja pitanja materijalno-tehničke problematike u JNA, o stanju u IRV govori je komandant tog vica general Ulepica, naglašavajući da je IRV popunjeno sa 20% formacijskih potreba „avionima koji se mogu smatrati kao savremeni, znači mlazni, a preko kojih se stvaraju avioni borbeno upotrebljivi, znači klipno-mlazni“. On je istakao da je za IRV važan savremen lovački avion koji bi trebalo kupiti ili dobiti iz pomoći, a kasnije obezbediti iz sopstvene proizvodnje na osnovu nabavke odgovarajuće licence. U tom smislu više od četiri godine su preduzimani pokušaji, ali bezuspesno. Procenio je da bi IRV bilo potrebno oko 100 lovačkih aviona godišnje iz domaće proizvodnje, a za ratne potrebe mnogo više, mada je za to nemoguće obezbediti finansijska sredstva. General Ulepica je ukazao da JRV ima oko 5 tipova aviona i 30 tipova motora i raznog materijala, pa je preporučio da se u JNA uvede standardizacija u saradnji sa Zavodom za standardizaciju. Ostali tog IRV i vazduhoplovna industrija nisu imali svoje tehničke uslove, već su koristili engleske, ponekad nemačke ili druge pri čemu otežavalo održavanje i proizvodnju vazduhoplovnog materijala.

U juna 1958. godine jedna ekipa IRV sa pukovnikom Čemalovićem na čelu posetila je Italiju, radi ispitivanja mogućnosti nabavke aviona tipa Fiat. Tokom sledeće dve godine Jugoslovenski vazduhoplovni vrh pratio je razvoj ovog aviona i razmatrao njegovu nabavku. Ipak, rešenje pitanja licence i serijske proizvodnje lovce presretaca i dalje je bilo aktuelno. Jedna komisija IRV protula je izradu aviona Gnat od leta 1957. godine u fabrici Folland. Tokom leta te godine pilot IRV V. Dopivica i Pekoć izvršili su u Britaniji ukupno sedam letova na ovom tipu i da su sve misli bile o njemu. U juna 1958. sa aerodroma Chilbolton u Velikoj Britaniji doletela su dva aviona Gnat. Avion označen kao 11601 i 11602 predati su VOC na ispitivanje tu IRV je bio poznat kao Gnat a ne kao što bi bilo pravilno Neti. Ovi avioni nabavljeni su kao deo konkretnih napora za osvajanje proizvodnje mlaznih aviona u Jugoslaviji. Ispitivanja na njima su započeta u 1958. godini. Vojni vrh je bio zainteresovan za ispitivanje oba vazduhoplova, pa je državni sekretar za narodnu odbranu general Gostinjak dva puta posetio VOC i posmatrao demonstracije Gnata. 1. 8. 58. Dana 18. septembra 1958. centar je posetio vrhovni komandant vojske kraljevstva maršal Tito radi avda u mogućnosti britanskog ova. U tom prilikom načelnik li odeljenja major Zubek prikazao je avion pred njim. Ostalo im zvanik na i, između ostalog, probio zvucni zid. Ostalo je aregdota tipična za to vreme kada se pose Zubek avio lita maršal ga je upitao: „Jeste li zadovoljni zbog ovog aviona?“ na šta mu je pilot odgovorio: „Draže Maršale, trenutno sam imel, ali ne kao aviona, već Vis“. Te godine u toku spajavanja jednog aviona Gnat je pronađen slet sa usucenim stanom i trapom, a pilot radio je Luce.

1. Komisijski izveštaj. Izveštaj o ispitivanju aviona 451-MM, komandant IRV, general Ulepica, predstavnici VRI i VTI. IRV za tehničku službu, Predmet: Mišljenje po pitanju odluke za familiju aviona 451-MM. Muzej IRV neregistrovano. (Materijal dobijen od načelnika MVRV ppuk. Grandićak; videti i VOC 1923-2003, 54).

2. Maketa aviona posetila je Beograd na izložbi u Muzeju Vazduhoplovstva. Predmet: Maketa aviona 451-MM.

3. Podaci za istorijat IRV, 1957.

1. Podaci za istorijat IRV 1955 (beleska za 28. maj).

2. Avionu Gnat u Jugoslaviji videti i maketoramu: Folland Gnat (Vartkes Baronijan – Vojnogov Jerob) Yuva, Ruten 4, jul-avgust 1986, 9-13; Z. Rendulić, Sjećanja, str. 232-234.

3. Knjižica podataka o vazduhoplovu ili vazduhoplovnim motoru: avion Gnat mklE ser. br. FL-14, evid. br. 11601. Izveštaj o boravku i ispitivanju delegacije IRV u Britaniji, 1-32 MiKV kul. Gnat.

je od fabrike dobio zlatan ručni sat za uspešno sletanje. Fabrika je time dobila mogućnost da ispita i takve događaje.<sup>1</sup>

Zbog ispitivanja ovog aviona veći deo našeg skusnog sastava VOK-a bio je četiri meseca odvojen od uobičajenih dužnosti. Tadašnji mehanicari se prisecaju se da je na Gnata bilo teško raditi zbog malih dimenzija, sabijenosti i nepristupačnosti. Startovao je sa sabijenim vazduhom, imao u kompletu koka sa dve velike boce i kompresor koji je punio boce sa C<sub>3</sub>. Za ovaj tip bila su potrebna „tri dana održavanja za jedan dan letenja“, a čaure iz topova udarne su pri ispitivanju o horizontalni, stabil zatim lažno su sa vazduhoplovom došla fabričko osoblje i pilot, engleski vazduhoplovci, brzo su prevazšli instruktore i osvojili avion, za borbenu upotrebu. Obavljene su i simulacije vazdušne borbe između Gnata i F-86F. Dva opitna pilota poleteli bi, jedan u Gnatu, drugi u Seibri. Kada bi Seibr bio na prvom zaokretu, Gnat je već bio uradio ceo zaokret i postavio ma se u repnu poziciju za dešтво. Nikakvim manevrom Seibr nije mogao da ga se reši. Da bi bilo sve sigurno isti eksperiment je ponovljen kada bi isti pilot zamenu, mesta i opet se Gnat našao u poziciji za napad već kod prvog Seibrovog zaokreta.

Posle odvajanja ideja o proizvodnji i nabavi aviona koje je konstruisao inž. Beslin, odnosno britanskog Gnata, ovaj avion, predstavljao su stvarni problem za održavanje u okviru Centra, jer je vremenom za njih ponestalo rezervnih delova. Od Komande RV traženo je da se definiše sudbina ovih tipova. S jedne strane pripadnici VOK-a su morali da sami vrše sve opravke, a sa druge na motorima „Beslinovih“ aviona ostao je veći neiskorišćen resurs i jedan broj ovih motora skladištu. Ovi avioni su formalno rashodovani tek 1963. godine.<sup>2</sup>

### 3.8 TITOVA „BELA“ FLOTA

Jedan od značajnih segmenata Titove osobene vladavine bio je i njegov vazdušni prevoz koji se zaceo i razvio u drugoj polovini 50-ih godina. Promovisteni novi spoljnopoliticki kurs Jugoslavije – okretanje prema zemljama trećeg sveta, Titovi avioni su bili videli na mnogim aerodromima Afrike i Azije. Sve je započelo Hrusčevljevim poklonom. U sklopu postepenog procesa otopljanja odnosa sa SSSR-om, delegacija IRV boravila je u SSSR od 13. jula 1955. u avionima poseti sovjetskog ministarstva. U nju su bili komandant Ulepik, komandant 1. vak general Lazarević i 44. divizije pukovnik Lekić, kao i predstavnici VOK-a i organa iz Komande IRV. General Ulepik je 23. jula referisao o poseti, licno Titu na



Avion Il-14 "401" dobijen od Hrusčova otvorio je više od dve decenije prakse Titovih letova specijalnim avionima RV po svetu. Ovde na nekom od afričkih aerodroma

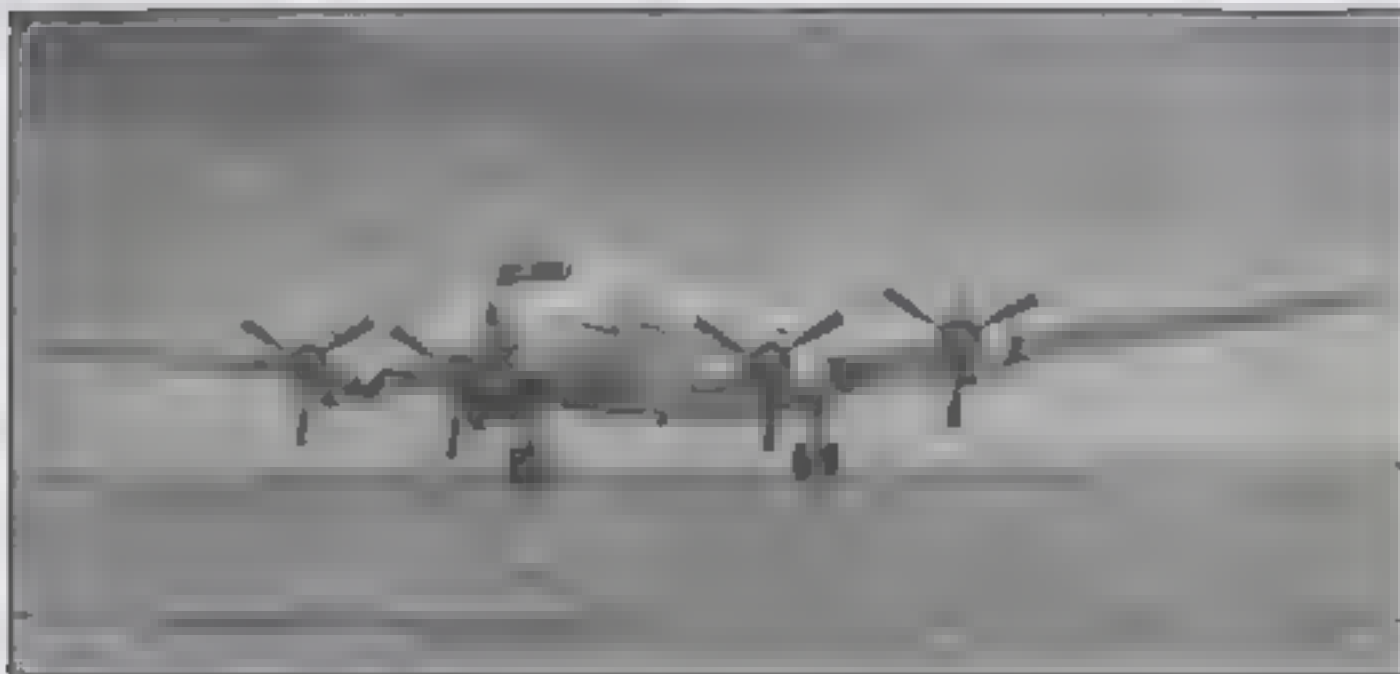
Brionima.<sup>3</sup> Prvi opipljiv znak otopljanja političkih odnosa bio je poklon aviona Il-14 maršalu Titu sledeće, 1956. godine. Od 7. jula do 15. avgusta 1956. obučena je posada za letenje i opsluživanje aviona tipa Il-14P koji je Tito dobio na poklon od sovjetske vlade. Posada je obučena i osposobljena u Puli uz pomoć sovjetskih pilota i posade koja je preletela avion do Jugoslavije. Ostala je zajednička fotografija Tita, sovjetskog ambasadora, jugoslovenske i sovjetske posade pored srebrnog aviona Il-14, koji će kasnije biti označen brojem "401". U toku obuke izvedeno je 12 dnevni i 15 noćnih letova, tako da su posade i zemaljsko osoblje bili potpuno obučeni za samostalno korišćenje aviona. Posada je sa avionom ostala da bazira u Puli, a zatim je sledio specijalni zadatak prevoz maršala Tita u SSSR (postoji mogućnost da je avion stigao upravo zbog tog leta). Let je, na relaciji Pula – Batumi – Sevastopol – Krim, vodio komandant puka Nikola Burdević. Taj let je vodio sa prvom posadom i maršala Titu avionom IRV. U povratku ruta je isla direktno u Pulu. Posle te posete isključila je maršal palata, a potom je nastala kasnija i upotreba aviona za prevoz maršala Tita.<sup>4</sup>

Isnog septembra 1958. formirana je eskadrila u sastavu JAT-a koja je trebala da stavi „za potrebe Saveznog izvršnog veća“. Za potrebe ove eskadrile kraćem te godine upućena je ekipa na obuku, a dana 28. jula 1959. nabavljena su dva aviona Il-14B u srebrnoj boji. Dva aviona, jedan od ovih aviona (402) bio je prelet u upotrebu JAT-a krajem 1959. godine, a drugi (401) bio ponovo vraćen u

<sup>1</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>2</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>3</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>4</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>5</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>6</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>7</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>8</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>9</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>10</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>11</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>12</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>13</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>14</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>15</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>16</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>17</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>18</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>19</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>20</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>21</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>22</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>23</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>24</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>25</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>26</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>27</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>28</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>29</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>30</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>31</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>32</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>33</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>34</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>35</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>36</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>37</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>38</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>39</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>40</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>41</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>42</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>43</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>44</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>45</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>46</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>47</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>48</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>49</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>50</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>51</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>52</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>53</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>54</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>55</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>56</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>57</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>58</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>59</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>60</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>61</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>62</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>63</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>64</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>65</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>66</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>67</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>68</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>69</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>70</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>71</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>72</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>73</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>74</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>75</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>76</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>77</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>78</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>79</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>80</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>81</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>82</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>83</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>84</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>85</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>86</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>87</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>88</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>89</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>90</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>91</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>92</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>93</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>94</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>95</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>96</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>97</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>98</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>99</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).  
<sup>100</sup> „Ispitivanje aviona VOK-a...“ (dokument iz VOK arhiva).

<sup>1</sup> MVRV Podaci za istorijat IRV, 1955 (beleške za 13,14, 20. juli).  
<sup>2</sup> MVRV Podaci za istorijat IRV za 1956. godinu (beleška za 15. avgust).  
<sup>3</sup> Istorijski list, sastavio penz. puk. pilot Ratko Nikšić: 84–85; P. Pejić: Tito među vazduhoplovcima, izdanje 1980. 17.  
<sup>4</sup> MVRV, Podaci za istorijat za 1958. godinu (18. septembar).





*Engleskih, američkih, indijskih i jugoslovenskih aviona na aerodromu u Beogradu. U pozadini se vidi avion sa oznakama YU-AFA.*

specijalnu traku. Ova eskadra bila je od 1959. godine u sastavu 119. pak i raspolažala sa dva DC-6B, zatim dva preuređena aviona u salon verziju tipa C-47, jednim IL-13 kao i ranije pomenutim IL-14. Eskadrila je bazirala na aerodromu Katafika. Kasnije (1963) u sastav ove jedinice primljeno je još šest transportnih aviona, IL-14 koje je prethodno koristio JAT.<sup>1</sup>

Na drugoj strani, posada tek pristiglog aviona DC-6B sa majorom Nikolom Žutićem na čelu odletela je u Indiju. U Džagiasu je prethodno izvršena preobuka. U posadi su leteli i švedski piloti iz SAS-a za svaki slučaj. Iz Beograda avion je odleteo do Džakarte, a zatim zbog neodgovarajućih uslova nazad do Madrasa u Indiju. Za to vreme do Indije Tito je plovio brodom Galeb. U Indiju je jugoslovenski predsednik leteo na relaciji Madras – Delhi – Hajderbad 14. januara 1959, a avionom su pratili i su Žutić i švedski pilot. U nastavku turneje tokom februara u istočnoj Africi Tito je prevezio posadu IL-14 sa Vladom Popovićem na čelu.

Prilikom čavrenog Titovog puta po zapadnu Afriku, februara – aprila 1961. avioni IL-14, DC-6B i C-47 bili su korišćeni za održavanje veze sa jugoslovenskim i za letove unutar afričkog kontinenta. Vojni avioni su tada prvi put dobili domaću cestovnu pratnju od kojih je jedna bila u IL-14 a dve u DC-6B. U Afriku je prvi odleteo IL-14F (6. januara) a 20 dana kasnije i oba DC-6B. Posle sletanja u Kartumu sve posade su se islele u Gani na aerodromu u Aki. Tito je za naredne etape svoje posete unutar kontinenta koristio avione. U druge zadatke spadalo je prevoz ostalih članova jugoslovenske delegacije, održavanje veze sa Beogradom, slanje poklona koje je Tito dobio. U februaru 1962. godine Tito je avionom RV korim je pilotirao potporučnik Žitić posetio Sudan. Do Kartuma se leteo sa mećušetanjem u Vadi Halfi, a u povratku sa sletanjem u Kairu.<sup>4</sup>

1. MjRV, Istorijat Komande IRV (1963), Operativni sektor, O avionu DC-6B u Jugoslaviji videti monogramu maketoramu Douglas DC-6B (Danijel Erka) Aeromagazin, 2-3, 1990, 34-39.

MjRV, Istorijat Komande IRV (1963), Operativni sektor.

P. Petrović, Beograd.

4. Isto, 26-34. Detaljnije videti kod Miladina Adamovića, Galeb mora i razdora, 72 dana oko Afrike, napokuplje Titovo putovanje, Beograd, 2001, 67 i dalje.

Ostali deo jugoslovenske transportne avijacije izvršavao je u to vreme nekoliko međunarodnih zadataka. Jedan od važnih letачkih i posmatračkih zadataka za IRV 119 vrpio bio je prevoz prve grupe od 44 pripadnika odreda INA u sastavu snaga UNEF na Sinau u El Arisu. 15. novembra 1956. u kasnijem periodu avioni C-47 iz 119. pak su održavali vezu sa odredom INA koji je bio u sastavu UNEF na Sinau. Avioni su prevozili raznovrsan materijal do El Arisa. Obično je dva puta godišnje prilikom smene odreda avijacija izvršavana završna komandnata njihovih stambova. Džagias 1.9. prikazivao su osjednu marovau mistu. Naime 21. jula 1961. avionom C-47 prebacena je grupa pilota i mehanikara IRV u sastav snaga UN u Kongu, koje je vlada FNRJ uputila po odluci Saveta bezbednosti.<sup>2</sup>

### 3.9 PREKID ISPORUKA KROZ MDAP

Sve intenzivnija politička saradnja sa SSSR-om, koja je usledila posle posete Hruščova Beogradu 1955. godine, dovela je do zahlađenja odnosa sa SAD i zapadnim zemljama. Skoro sve isporuke su bile uspoređene, a naročito vazduhoplovne tehnike i opreme prema sporazumima o vojnoj pomoći. Nova politička situacija dovela je do jednostranog otkazivanja ovog sporazuma, što je zvanično komunističkom vladi FNRJ 15. jula 1957. godine. Vojna oprema iz okvira MDAP prestala je da stiže u decembru iste godine.<sup>3</sup>

Sama vojna pomoć bila je faktor modernizacije ali i tačka mnogih nesporazuma. U prvim fazama realizacije američkog programa vojne pomoći Jugoslaviji u bilateralnim odnosima dveju država nije bilo nesuglasica u ovom kontekstu. Međutim, uporedo sa sve većim obimom isporučene vojne pomoći iskrsavale su sve veće teskoće u usaglašavanju gledišta o optimalnim nacimima njenog korišćenja i formalno pravnim okvirima te saradnje. O nizu pitanja dve strane su imale potpuno različite stavove. Drugo sporno pitanje bio je problem remonta tehnike i isporuka rezervnih delova, što je naročito komplikovalo održavanje borbenih gotovosti u vazduhoplovstvu. IRV nije moglo da vrši veće popravke aviona u sopstvenim radionicama nego su Amerikanci upućivali na remonte u zavodu u Kazablanci ili na nabavku rezervnih delova iz velikih skladišta NATO pakta (npr. u Satorou). Jugosloveni su se u takvoj situaciji osećali zavisnim od armija koje su pružale vojnu pomoć, pa su pokušavali da to prevaziđu brojem susretima sa američkim vojnim predstavnicima. Ipak, na većini nesporazuma bili su vezani za pitanje američke kontrole nad korišćenjem vojne pomoći koju je Jugoslavija dobijala. Secanje Vladimira Velebita je karakteristično za ovo pitanje: „Oko tih pitanja isporuka razila se BD i bio je stalno razmirica. Oni su uvek hteli da vide više a mi smo opet hteli da smanje njihovu mogućnost ulaziti u naše strategijske rasporede i planove.“<sup>4</sup> Budući da je ovo pitanje komplikovalo potpisivanje sporazuma o vojnoj saradnji Jugoslavije i SAD u vreme kada su činili prvi koraci

1. Istorija 119. vtrp (R. Nikšić), 91-92; MjRV, Podaci za istorijat za 1958. godinu (9. septembar).

2. Krila armije, jul 1961.

3. Arhiv INA, k. 21.1-3, red. br. 3.

4. Besenik Dragan, Svedočenje Vladimira Velebita, Izjave, Politika, 31. mart 2001.





## Četvrti deo

1959-1964

# U NOVOJ STRATEGIJI ODBRANE

### 4.1 REORGANIZACIJA JRV U OKVIRU PLANA „DRVAR“ 1959-1964

Radi daljeg usavršavanja odbrane socijalističke Jugoslavije 1958. godine je doneta nova koncepcija odbrane, poznata pod nazivom Strategija opštenarodnog rata. U odnosu na stanje i perspektive vazduhoplovstva donete su odluke da se novom reorganizacijom brojno smanji avijacija uz njeno kvalitativno jačanje, stvori laka borbena avijacija za podršku snaga KOV u uslovima kombinovanog ili partizanskog rata, integrisu vazduhoplovstvo, protivvazдушna odbrana radi ispunjenja jedne od osnovnih namena vida — PVO teritorije i oružanih snaga, odnosno da se reorganizacijom i stvaranjem novih komandnih nivoa ostvari što bolje sadejstvo vazduhoplovstva i KOV. Tokom 1959. godine na osnovu te koncepcije započeta je velika reorganizacija JNA poznata pod nazivom *Drvár*. U skladu sa tim planom pristupljeno je i detaljno reorganizaciji ratnog vazduhoplovstva. Krajnja izmena je bila ta što je vazduhoplovstvu pridodata i protivvazдушna odbrana, pa se ovaj vid armije od tada zove *Ratno vazduhoplovstvo i protivvazдушna odbrana* (RV i PVO). Istovremeno komandant RV i PVO bio je i pomoćnik državnog sekretara za RV i PVO. U skladu sa planom *Drvár* izvršene su brojne formacijske promene vazduhoplovnih jedinica.

Komanda JRV sa Upravom Protivvazdušne artiljerije formirala je, 22. oktobra 1959. Komandu Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane. U njenom sastavu bili su Stab sa odeljenjima Vazduhoplovno-stabna uprava, Vazduhoplovno-tehnička uprava, Uprava PVO, odeljenje bezbednosti, personalno odeljenje kao i pomoćnici komandanta za pozadinske, političko-pravne poslove sa podređenim celinama. U narednom periodu direktno pod Komandom RV i PVO biće pet vazduhoplovnih komandi, zatim skopski i školski centar, 322. puk veze i 975. VNC.

Vrste jedinica i divizion biće su preformirane u vazduhoplovne komande (44 u

1. Nar. VKOS str. pov. br. 9, od 27. jula 1959. (plan *Drvár*)

2. III uprava, str. pov. br. 293, od 5. avgusta 1959. U duhu naredbe VKOS str. pov. br. 9 od 27. jula 1959. M. RV istorijski Komande RV (1959) šema Komande RV i PVO





lovačko bombarderski puk preformiran je u helikopterski i rasformiran je 1.6. 1966. u lovački puk – oba kod 3. vak-de.<sup>1</sup>

U toku te velike preformacije borbeni gotovost ni e samo uman, a o preba-  
ziranje, vec i činjenica da se nekoliko pukova preoruzavalo na nove tipove aviona  
(88 i 109 na F-84G, 83 i 94 na F-86E). Ipak očekivalo se da po izlasku iz tog peri-  
oda od ukupno 15 borbenih pukova 1. bude naoružano mlaznim avionima. Ipak  
ta ve ka preformacija izazvala je dosta problema o čemu govori konstatacija da  
je „osposobljenost vazduhoplovnih komandi, i štabova na prosečnom nivou. Veli-  
ke izmene u koncepcijama, izmene u organizaciji i nameni pojedinih komandnih  
stepena uticali su na njihovu sposobnost. Objektivne teskoće su takođe bile velike,  
jer jos nisu bila gotova osnovna pravila prema kojima bi se te komande rukovodile  
i obučavale.

U trenutku reorganizacije bilo je 14 aerodroma A kategorije (Skopski Petrovac, Naš, Kovin, Sombor, Batinaica, Zeman, Surčin, Tuzla, Titograd, Mostar, Zadar, Vrška Gorica, Cerklje, Pula). Dobar deo njih je tokom 50-ih godina dobio betonske piste, a neki od njih, kao aerodrom u Tuzli, bili su novoizgrađeni. Na aerodromima u Kovinu i Somboru trebalo je izvršiti dodatne i obimne inženjerske radove, a planeri RV računali su i na civilni aerodrom u Sarajevu kao i na dve proširene deonice na autoputu Beograd - Zagreb, koje su se uz izveste dopunske radove mogle koristiti za prihvat masovnih evakuiranih lica. Prema tadašnjim vidovima budućeg italanskog rata, najveći deo aerodroma zahtevao je dodatne inženjersko-uredbe, izgradnju objekata i radnih staza. Jugoslovenski planeri su posebnim problemom smatrali činjenicu da su samo aerodromi Mostar i Tuzla imali centralni položaj, a da su svi drugi smatrani, za periferne i stoga teško upotrebljive u budućem ratu.<sup>4</sup>

Osnovni elementi sa kojima se računalo uklađivali su sledeće parametre vezane za visinu i brzine koje omogućavaju nesmetano dolet neprijateljeve avijacije do stiva po objektima u trupu sa visina do 3000 m i brzinama manjim od 20 km/s dok maksimalne brzine, objekta na teritoriji bice zaplavljeni sa visina 6000-8000 m, zatim delimične ograničenosti manjstva neprijateljeve avijacije, očekivane dešavanja projektiranja zemlja zema izvađenjem zeta uz njihovu cenost u odnosu na teret veličine i cene / i ove projekcije u domenu taktike i postojećih resursa za odbranu / i g svega toga osnovni elementi VOJNO PRAVE I POVEZANOSTI u delovima organizacija. Međutim, to je bio tek početak koraka trebao da prevaziđe važnost sistema VOJNE i ostalih radnji nepokretnosti teritorije i stvaranje i pored toga sistemom obrambenog sistema i razvijanja i razvijanja i razvijanja avijacije, snabdevenost rezervnim delovima<sup>5</sup>

služba VOJN-e rešenja završava primenom i izvršenjem 14.9.16. godine, koje su u skladu sa prethodno predstavljenim dokazima VOJN-e u vezi

zadržan isti tehnički sistem, dok su letachi u većini promeneju

MIRV, Podaci za istorijat za 1958. godinu. Nar s/pov KRV br 332 od 26. maja 1958. formirana je 394 vo u

MJRV istorijski Komande RV (1959). Podaci iz izveštaja koji je dostavljen VKOS FNRJ i DSNO o brojevima gotovosti RV za 1959. godinu, deo II/3 stanje aerodroma i njihovo uređenje

gotovosti Rv za 1959. godinu, godišnji izveštaj o borbenoj gotovosti PVO za 1959.

razvijena su samo tri puka (1, 5, 7) i jedan samostalni bataljon (3).<sup>1</sup> Tek u maju 1961. formiran je vrlo slab 9. puk VOJN. Sv. podaci shvaćali su se u četiri centranje teške stanice VOJN. i to u Kurilovcu, Kamanovu, na Jaborini i Kopaniku. Ti centri su od 1. marta 1960. počeli da rade neprekidno 24 sata, dok su ostali elementi sistema zadržali radno vreme od 8 do 16 časova. Neprekidan rad nije bio moguć zbog nedostatka odgovarajućih radara, rezervnih delova i raspoloživih snaga za njihovo opslazivanje. Nacrti prenosila obavestjenja takođe nisu bili zadovoljavajući zbog tipa veza. Ocenjeno je da je to na slabija tačka sistema VOJN.<sup>2</sup>

Realizacijom plana Drvar sproveden je niz organizacijsko-formacijskih promena, a i njihov obim bio tako velik da su reformacije trajale sve do 1962. godine. Prema procenama komande RV i PVO „nakon toga treba da nastupi dужи period stabilnosti, a ma koje izmene će biti važne samo sa uvođenjem novih aviona i opreme u RV“. Cilj te reorganizacije bio je da se dovede u sklad jačanje broja jedinica sa realnim stanjem pilota i aviona u RV, kao i popuna jedinica avijacije do 100% prema ratnoj formaciji, kako se to za jedinice tipa A zahtevalo. Stoga prema ideji planera u vazduhoplovstvu tim izmenama trebalo je eskadrone učiniti brojnije i jače, sposobnije za brzi manevar i samostalnu upotrebu, i pakove organizacijski osposobiti da prime u svoj sastav i da komanduju i sa pešadijom. Da je to u tom trenutku bilo vrlo teško i nerešno, svakako da je već od 1964. godine počela nova reorganizacija uslovljena u mnogo čemu potrebom da se isprave greske i propusti iz reorganizacije 1959-61. godine.

Iz konstatacije o stvaranju samostalnih eskadrila sledi i logično objašnjenje avio denja brojnih naziva za eskadrile aprila 1961. godine. Sistem, koji je osmišljen, je bio prilično originalan, jer su eskadrile dobile oznake po vrsti aviacije kojoj su pripadali. U kasnijem razvoju to će proizaći kao i neka odstupanja, p manjavanja i druge probleme usklađivanja što može da svedoči o manjkavosti ovog namerenog sistema.

- lovačke eskadrile su dobile brojeve od 120. nadalje,
- lovačko bombarderske eskadrile su dobile brojeve od 235. nadalje,
- izviđačke eskadrile su dobile brojeve od 350. nadalje,
- eskadrile lake borbeno avijacije su dobile brojeve od 460. nadalje,
- protivpodmorničke eskadrile su dobile brojeve od 570. nadalje,
- transportne avijacijske eskadrile su dobile brojeve od 675. nadalje,
- helikopterske eskadrile su dobile brojeve od 780. nadalje,
- eskadrile za vezu su dobile brojeve od 890. nadalje.

Prije te prenameracije uskoj je ispodan loas rorgan zakle i prebazi in  
t ka 1961. godine Tri transportne eskadrile 1.9 puka / Zemuna prebazirane  
da bi se zadovolje potrebe po ed njih vak d za transportnom aviacijom i to 6<sup>78</sup>  
trac u sastav novog 8. ppa u Nis 6<sup>78</sup> trac u sastav 9 vak de u Mostar i 6<sup>79</sup> tra

7.  $\frac{1}{2} \times \frac{1}{2} = \frac{1}{4}$  (The probability of getting a head on the first toss and a tail on the second toss is  $\frac{1}{4}$ .)

1.  $\frac{1}{2} \times \frac{1}{2} = \frac{1}{4}$   
 2.  $\frac{1}{2} \times \frac{1}{2} = \frac{1}{4}$   
 3.  $\frac{1}{2} \times \frac{1}{2} = \frac{1}{4}$   
 4.  $\frac{1}{2} \times \frac{1}{2} = \frac{1}{4}$   
 5.  $\frac{1}{2} \times \frac{1}{2} = \frac{1}{4}$

$\frac{1}{2} \times 100 = 50\%$

4. Nar. III uprava GŠ, spor (6/96, od 15. marta 1963) naređenje za preformiranje avijacijskih jedinica, (1963) nar K-de RV, PVO, 4/pov 235 od 18. marta 1963



u sastav novog JF, ppa u Crklike. Po osposobljavanju u aerodromu u Titogradu, trebalo je da na njegov iz Zemunika preleti 83. lovački puk. Na taj način, uz nešto izazetika 172. pak, 16. ePAA i Zenički postao aerodrom gdje je bazirala VVA i njen 165. nastavni puk naoružan kupnim avionima tipa 522 i Aero-3, koji je prebaziran iz Titograda i Mostara. Rasformirane su eskadrile LaBA 5. i 9. vak-de. Izvršeno je još nekoliko prebaziranja neletačkih jedinica, odnosno usvajanja nove formacije za školske i neke druge jedinice i ustanove RV i PVO.

1. MJRV, istorijat Komande JRV (1961), Operativni sektor, I - organizacija

VOLIN na isturenim lokacijama vrhovi planina ostrva udaljene lokacije) bio je nezgodan životni uslovima. Jedan od opštih problema bio je prevoz od stana do mesta službovanja (aerodroma, kasarni, položaja), gde se više od 50% starešijih vozilo kamionima, a zbog neresenosti prevoza tako vreme se produžavalo za više od dva sata dnevno. U skladu sa tim problemima vođeno su poseti da traže novi posao u srednjoj i višim organacijama i da vanredno stoga, posle radnog vremena, takođe radi prelaska u civilstvo.

U cilju poboljšanja sklopova i obuke piloti školski sletom u Jugoslavenski vazduhoplovstvo tokom tih godina doživeli su značajne i česte promene programi letacke obuke. Početkom januara 1956. rasformiran je 101. školski puk u Banjoj Luci, koji je poslednjih godina imao svoju aktivnost školovanja rezervne pilone, čime se kasnije bio pozivao u obuku u 1. i 2. puki, da bi k njemu 56. i 104. škola Vazduhoplovstva piloti škola prebacili u klase. U reorganizaciji od 1. oktobra 1956. godine 104. i 105. školski puk preformirani su u 1. i 2. pilotsku školu, a Vazduhoplovna akademija škola u kojoj se nalazio 185. školski puk postao je škola za asavrsavanje. Pre svakom od tih skola od četiri do pet pukova formirane su vazduhoplovno tehničke grupe, sa svojim nadležnim pukovima. Rasformiran je i 3. i 4. teorotski vazduhoplovni školski puk u Mostaru. Tokom 1956. godine rasformirana je prava LSC, a zbog datih izmena u organizaciji školovanja aktivnih i rezervnih letaća, pa je ocenjeno da je taj komandni nivo nepotreban.<sup>3</sup>

- 1 MIRV istorijat Komande JRV (1961), borbena sposobnost RV, 5. Moralno-političko stanje
- 2 MIRV. Podaci za istorijat JRV, 1955 (beleška za 8. jun); Isto, Podaci istorijata (JRV) za 1956. godinu (1956)
- 3 Nar. III uprave od pov. br. 926 od 30. maja 1956. do pov. br. 1017 od 7. juna 1956; Nar. Kta JRV 2685 od 7. juna 1956; MIRV Podaci istorijata (JRV) za 1956. godinu (beleška za 30. jun);
- 4 Izjava penz. generala Ž. Mircetića autoru novembra 2002





na, na akademiji, koja je zatim prebaziрана u Zemunik. U sastavu te nove školske ustanove obnovljeni su 1. decembra 1960. godine 185 vazd. nastavn. puk. klipn. i od ranije 2 pilotske škole i dela 1. pilotske škole. Konj je takođe prebačen u Zemunik, a na aerodromu Zadar obnovljen je 185 vazd. nastavn. puk. u lazni. Puk je 1960. godine uz dve eskadrile sa I-33A i F-84C dobio jednu novu eskadrilu sa F-86F, a 1. februara 1961. izaslio je iz Vazduboplovnice škole za usavršavanje oficira presav. u sastav VVA. Po novim zahtevima VVA je imala zadat da pitomaca osposobi za oficira, odnosno u stručnom pogledu pilota mlaznog borbenog aviona u VFR uslovima, s tim da se na dopunskom kursu posle njihovog pro. zvođenja u oficire završi obuka u IFR uslovima. U sastav VVA krajem 1960. i početkom 1961. godine ušao je 185. puk mlaznih aviona. Na taj način VVA je započela školovanje pitomaca pilota na mlaznim avionima.<sup>1</sup>

praznina. Rad ove škole počeo je prema planu iako u skromnim smeštajnim i materijalnim uslovima. Time je stvoren osnov za solidno školovanje vazduhoplovnih kadrova jedinica RV i PVO.<sup>1</sup>

### 4.3 VAZDUHOPLOVNA TEHNIKA

2. *MIRV istorijat Komande RV (1960), Operativni sektor; isto, (1961), Operativni sektor; 30 godina IBS, tlap/S, 2-3.*



Kumiglačna obloga RT-33A 10/01 u toku takmičenja u izviđanju i bombardiranju. Otvorena postrojenja koja su postavljena za smeštaj aero-foto kamere. (via M. Micevski)

vršio je izviđačku obuku u sadejstvu sa kopnenom vojskom pod vizuelnim i instruktorskim nadzorom, zatim uvežbavanje visinskog i grupnog aerofoto izviđanja i vizuelnog izviđanja noću sa upotrebom SAV, sa 4 pilota vršeno je i aerofoto izviđanje noću sa upotrebom FC-1A3, 9. protivpodmornički puk vršio je početnu obuku u izviđanju na moru.

Komanda RV i PVO je 1960. godine procenila stanje resursa aviona i motora za naredni razvojni period. Po tipovima aviona konstatovano je sledeće:

— lovački avioni tipa F-86F zadovoljavaju u svojoj nameni kao lovac-presretac, ne mogu se uspešno koristiti za lovačko-bombarderske poslove ne mogu da nose spoljni teret i osnovni obima sredstva ne ostaju rezervni delovi za popravu i u celini u odnosu na stanje resursa mogu se zadovoljavati do sredine 60-ih godina. Miada je krajem 1958. konstatovano je da kao presretak ovaj tip već zastareo u odnosu na bolle savremene avione. Procenjena je potreba za kupovinom 8 motora i očekivao se nabavka kompletnih aviona, motora i rezervnih delova. U RV je početkom 1961. godine doneta odluka o preoružavanju aviona F-86F Seibr sa sistemom vođenih raketa vazduh-vazduh Sajdvajnder (Si-

der) i vazduhoplovno tehnička aprava je preduzela mere za nabavku ovog raketskog sistema kod vlade SAD, ali je američka strana odbila da odobri prodaju ovog sistema Jugoslaviji.

lovači bombarderi tipa F-84G zadovoljavaju po nameni kao lovac-bombarder i za lovačko-presretačke zadatke su neefikasni. U proceni iz 1958. konstatovano je da su problemi rezervnih delova, ali su od avg. 1960. godine bili obezbeđeni, sve do sredine 60-ih. U toku je bila nabavka aviona F-84G iz Grčke.

Izviđački avioni tipa RT-33A su solidno opremljeni opremom za izviđanje dana i noću, a deo opreme i noću. Kod ovog tipa problem su 1958. takođe bili rezervni delovi, posebno mal broj rezervnih motora i kamera za noćno izviđanje. Rezervni delovi za njih bili su obezbeđeni do sredine 60-ih godina;

klipni avioni tipa F-4D, F-49C. Miškao bili su u procenama iz 1958. godine predviđeni za otpisivanje u periodu 1961-62. kao potpuno zastareli i sa malim borbenim vrednosću. Borbeni sposobnost pukova i aerobaznih landerhastima ocenjena je ovako: sposobni su za dnevna i noćna dejstva u grupama do eskadrile i za dnevna i noćna dejstva u malim grupama. Borbeno stanje kretalo se 18.

2. aviona po puk i pilota 31-17. Obe divizionima su isti tip i u svojim trenutnim eskadrilama. Na sažetom ocenjena sposobnost aviona F-4D udata je 1. marta 1960. „Bez obzira što je zastareo zbog male brzine, svakako se može uspešno koristiti za dejstvo po ciljevima na zemlji. Nosivost običnih sredstava je ista kao kod F-84G, 1000 kg. Na rezervnim delovima je obezbeđen do predviđenog roka upotrebe, 1963. godine zaključno.

Avion Ikarus 214 bio je prvobitno namenjen za laki transport, ali je početkom



Avion Ikarus 214 bio je prvobitno namenjen za laki transport, ali je početkom transporta, izviđanja i patroliranja nad morem. Upotreba ovog aviona ostavila je mnoge dileme.









#### 4.3.1 Galeb ulazi u RV I PVO

Od akadonske 1956. godine o tome da se u zemlji konstruise i proizvede mlazni školsko-borbeni avion sa motorom od preko 1000 kilograma pet skola predstavlja je znatan trenutak u razvoju jugoslovenskog vazduhoplovstva. Konstruisanje aviona povereno je odelenju za konstrukcije Vazduhoplovno-tehnickog instituta u Zarkovu. U meduvremenu (1958) projektovanje i pripreme za izradu osnovnog mlaznog školskog aviona tipa Cakob bile su u punom jeku. U tom periodu u stacioniranih timova boravilo se u Britaniji kako je navedeno po zadatku. Soko i njegovi projekti su podneti vazduhoplovno-tehnickom savetu. 1. februara 1958. godine Dokumentacija za prvi prototip bila je gotova, a za drugi do kraja 1958. godine. Odredeno je i porucenje za avion, a u isto vreme pripremana je odgovarajuća serijska proizvodnja u fabricki Soko. Znatnu teskobu predstavljalo je obezbedenje visokokvalitetnih konstrukcionih materijala za serijsku proizvodnju. I tada su se i legarni celici koji su do tada svojom kvalitetom odgovarali standardima prema planu iz 1960. VOK i očekivao prototip prvo mlaznog aviona koji je nazvan Cakob, ali je konstatovano daimate i dalnije vrhuna i spornije. Intenzivno je da se u isto vreme radi spornija i očekivao italijanski mlazni avion.



Prototipovi mlaznog školskog aviona Soko Galeb ispitivani su tokom 1961-1963. godine u VTIC-u.

- 2 *Soko, vazduhoplovna industrija*, 30. 1.

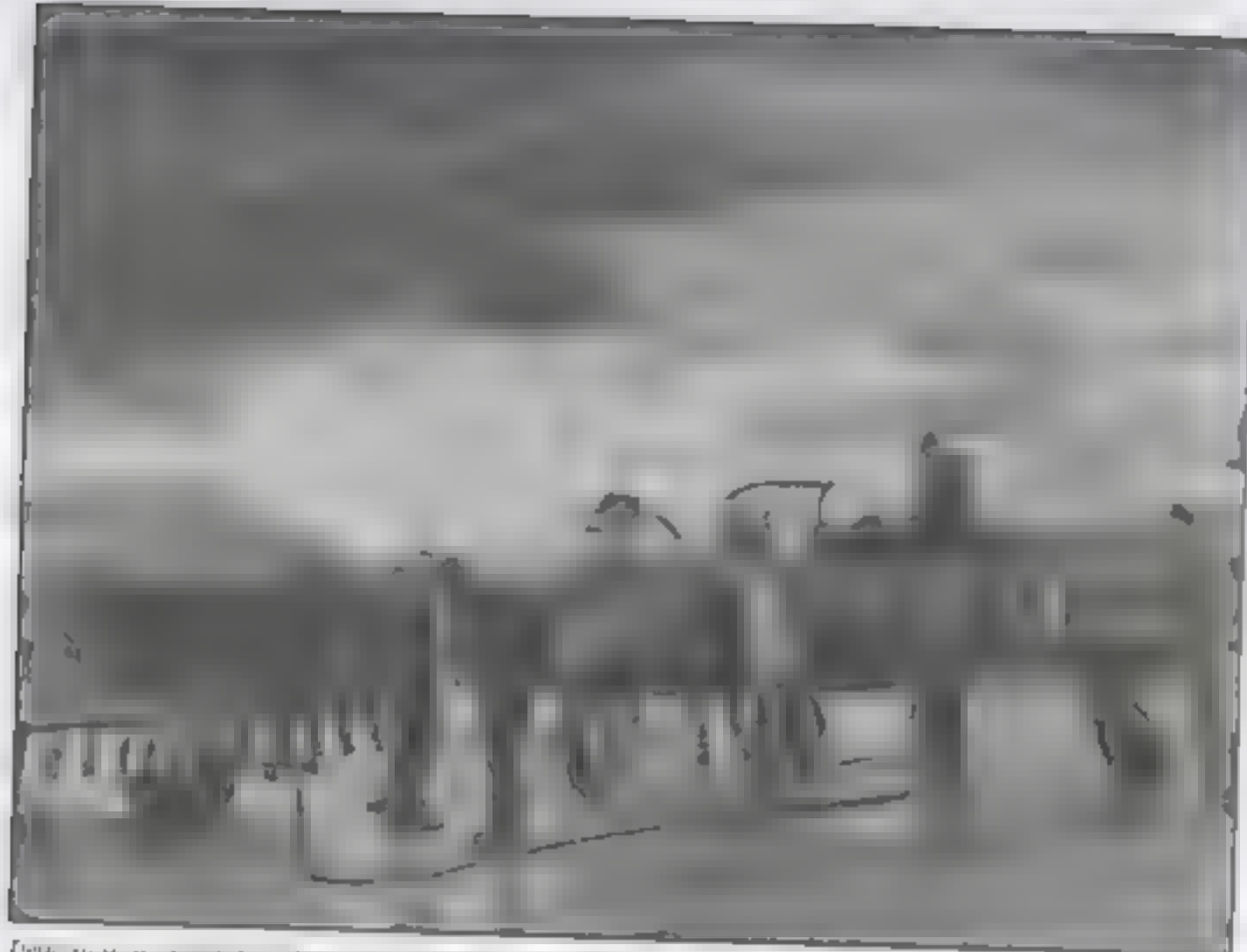


23102; 23109 u letu bez tip tankova

G 91 - Jugosloveni su završili nekoliko letova na ovom avionu u Italiji, i sama fabrika Fiat je bila veoma zainteresovana da čak i licenca za ovaj avion proda Jugoslaviji. Međutim, odobrenje za tako nešto nije davala komadna struktura NATO. Gotov avion se mogao dobiti a i licenca kojom su Jugosloveni bili kao općenito ne. Slično je prosao i aranžman sa Mirazom III. U sled jugoslovenske podrške albanskim pobornicima, Francuzi su otkazali dolazak komandanta RV Ulepica, koje je trebalo da testira Miraz u Francuskoj. Ono što fasciniра je da je jugoslovenski vojni vrh išao i u ovom slučaju na traženje licencne proizvodnje. Koliko bi to bio izazov za Soko u Mostaru, koliko bi sredstava bilo uloženo u razvoj takve proizvodnje, infrastrukturu ostaje samo da se nagađa. Stoga je jedini realni prijedlog bio da maći Galeb

Prvi primetak novog jugoslovenskog mlazniaka Galeb stigao je iz fabrike Soko u Vukovinu 12. juna 1961. Posle komisorskog pušenja i probnog letavljenja 3. jula, započeta su ispitivanja u letu, koja su dala zadovoljavajuće rezultate. Avion je 1962. godine prikazan najvišim vojnim rukovodiocima INA, posle čega je usledila odluka o poruci zahtevu predserije od 10 komada. Iz ispitivanja do kraja godine ukupno su izvedeni dva prototipa, a drugi prototip je pristigao 1. decembra 1961. završen 1. aprila 1962. godine. Prvi prototip koji je primljen u Vukovicu 2. juna 1963. (otprilike je stigao i prvi prototip sa doterivanja u fabrici Soko), postao je osnov za serijsku

1. Godišnji izveštaji VOC za 1960; VOC 1923-2003, 61-62  
2. Pridatje: Sadržaj: str. 242-244

[illegible]

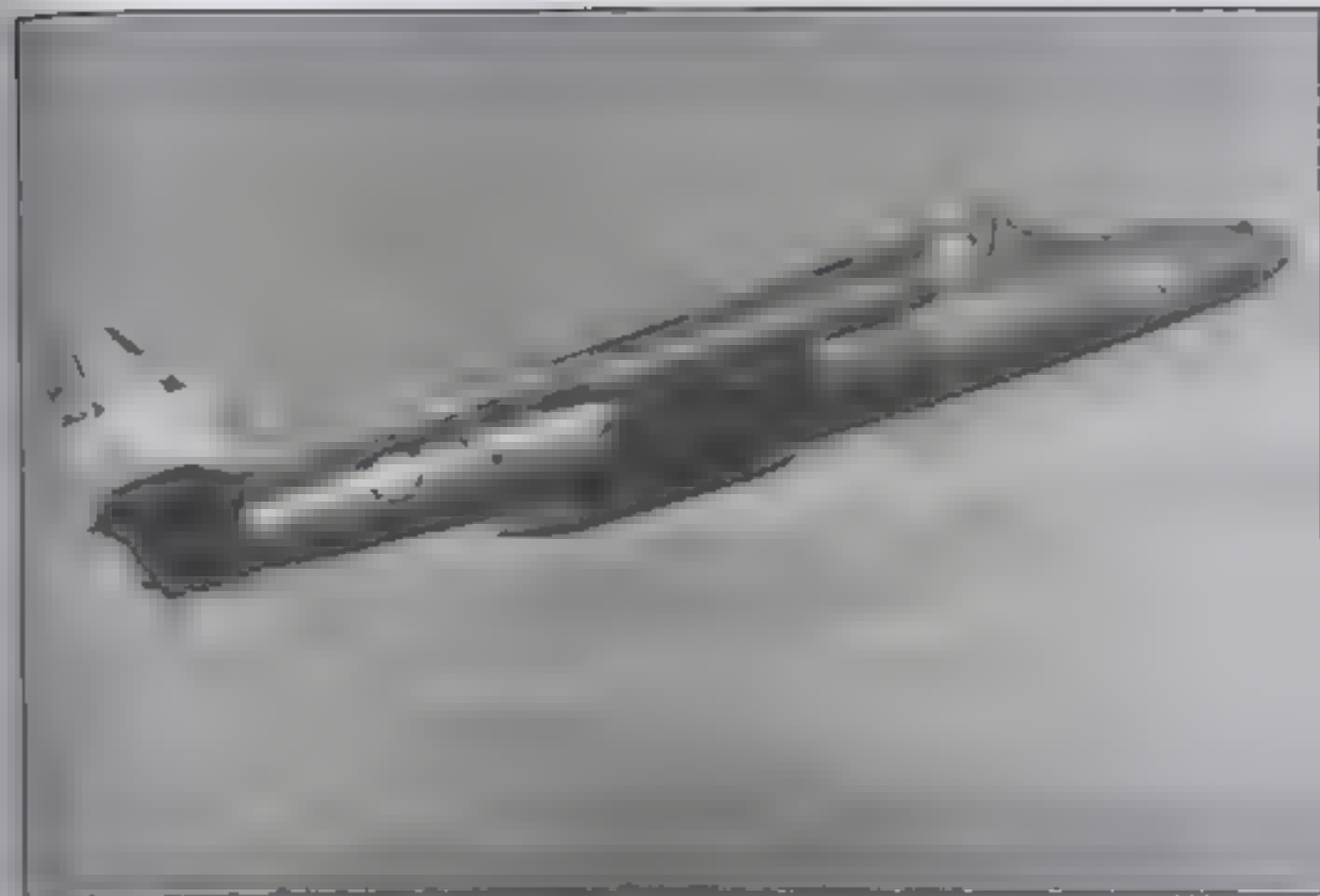
proizvodnja. Taj avion je ispitan u toku 1963. godine pa je to bio signal za „otvaranje“ zračnaka razvojno eksploatacionih ispitivanja aviona Galeb“.

Ovaj avion prikazan je 1963. godine, stranim vojnim delegacijama čiji su članovi mogli da vizuelnim posmatranjem uočavaju izvesne osobine ovih aviona. Novi avion privukao je znatna pažnju jugoslovenskog vojnog vrha, pa i stranih relevantnih faktora. Tokom 1963. u VVOČ-u avion su razgledali marsal Tito, komandant RV i PVO, grupe starijaca iz Komande RV i PVO, Generalstab-a. Avioni su prezentirani i delegaciji Indonezije na čelu sa vicemarsalom Omarom Danningom, a posebno poglavje je predstavljala uspešna demonstracija Gačba na pariskom avio-salonu te godine. Prvi serijski primerak Gačba primljen je 30. maja 1965. na ispi-

2 MIRV Interkontinental Ballistische Rakete (ICBM) mit 3 Stufen, 3 Köpfen, 3000 km Reichweite, 1972-1976 in Betrieb

2 MjRV, istorijat Komande JRV (1963), Operativni sektor

1. **Objelektivni sektor** (1963), **Operativni sektor**



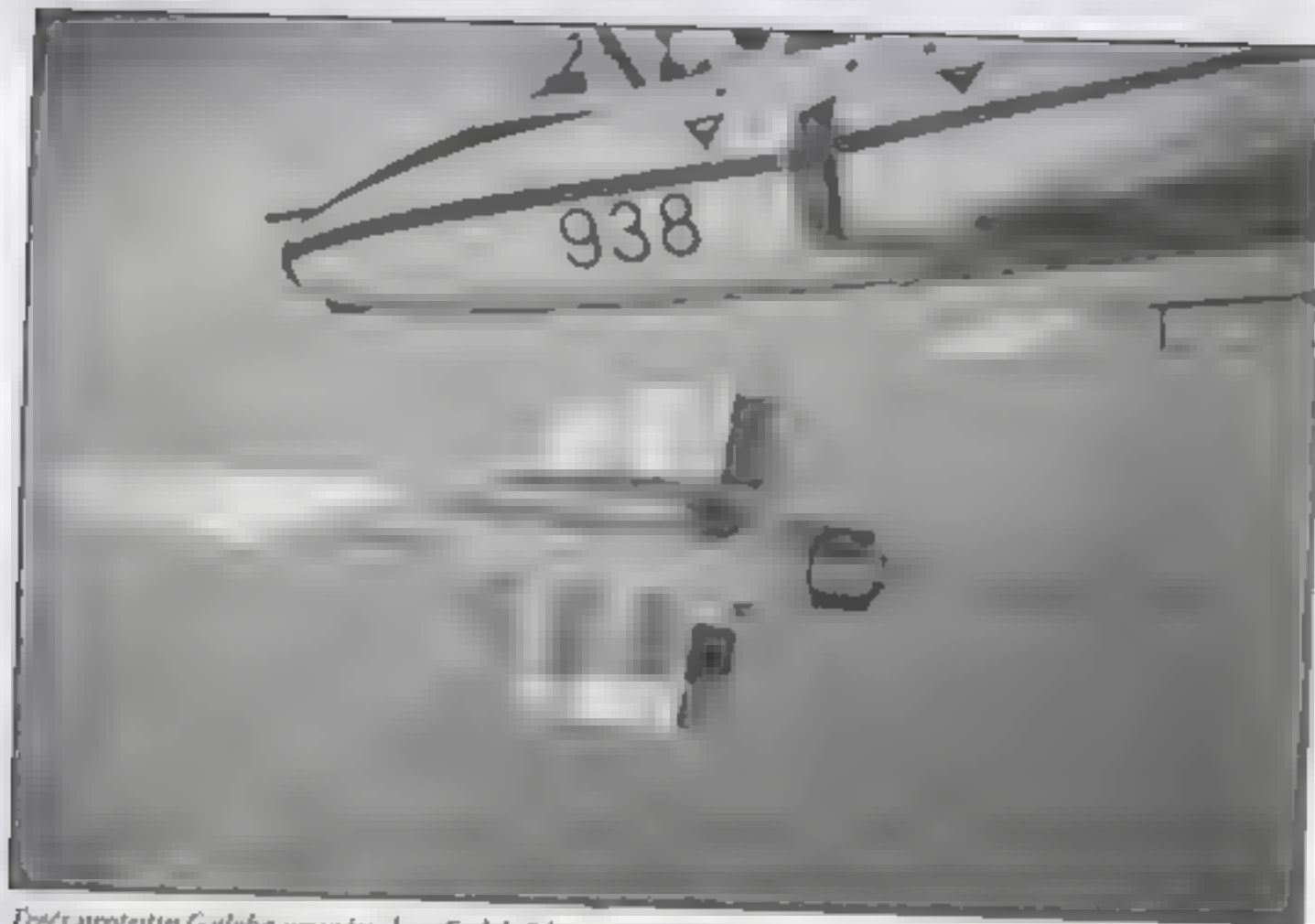
...ali tak, što trebalo bio je jednosedi jastreba. Prototip ovog aviona završen je u toku 1965. i predao na poljupanje. U sistemu R1 jastreba korišćen je motor de 12000 godina (12000).

tivare, a potom upućen u 105. avijacijski puk.<sup>3</sup>

U toku ispitivanja prototipa aviona Galeb, krajem 1961, započela je izrada pretproyekta lakog borbenog jednoseda lastreb, koji je vizuelno predstavljao jednosedu verziju Galeba. Ideja je uključivala verzije jurišnika (lastreb 1) i izviđača (lastreb 2, sa snagom i naoružanjem i verzijom motora Viper. Prototip ovog aviona ušao je u ispitivanja po prijemu 23. jula 1965, a godinu dana kasnije 28. jula 1966. i drugi prototip. Prva dva serijska aviona tipa lastreb ispitivana su u prvoj polovini 1969. godine. U toku daljih ispitivanja na prvom prototipu je eksplodirala raketa HVAR 5, posle čega je avion bio na remontu u periodu 1970-1972. Dalje verzije tog uspešnog jurišnika ispitivane su ovim redom: prototipovi izviđača lastreba 1970-1971 i prototip dvosedog „nastavnog“ lastreba posle preleta iz fabrike u VOC 25. avgusta 1974.<sup>3</sup>

[illegible][illegible]





Treći prototip Galeba usnačen kao Galeb 3 bio je na aeroplodromu za pjevanje i udjelotvornu lansiranje motora i k. 1. 2001. g. u.

Razvoj usavršenije verzije aviona Galeb namenjene izvozu poveren je konstruktorskoj ekipi fabrike Soko novembra 1969. godine. Ugrađen je nov, snažniji motor koji mu je obezbeđivao bolje manevarske i poretno-sletne karakteristike. Zbog veće potrošnje goriva povećan je kapacitet krilnih odbacivih rezervoara. Poboljšana je i kabina pilota što se ogledalo u prekomponovanju instrument table uvođenjem sa vremenije opreme i uređaja, a uvedeno je i kondicioniranje kabine što je uslove leta činilo prikladnijim. Izvršena su i manja ojačanja konstrukcije usled povećanja ukupne težine. Ta verzija aviona Galeb označena je kao G-3. Taj avion je bio faktički treći prototip i izrađen je samo u jednom primerku, koji je 10. maja 1971. primljen u VOC. Ispitivanja su pokazala očekivane osobine. Prototip 23083 bio je obojen u belo sa crvenim donjim površinama, tip tankovima, kao i crvenom i nosom od nosa do usisnika. Ta se mašina je kasnije postala standardna za sve kasnije prototipove koji su ispitivani u VOC-u, a tokom 70-ih godine i za avione akro-grupe<sup>1</sup>.

Galeb je u još nekoliko navrata učestvovao na međunarodnim vazduhoplovnim izložbama. Na 16. izložbi u Farnboroughu, Velikoj Britaniji 1968. godine Galeb G-2A je odleteo u društvu mladog brata, prototipa borbenog Jastreba I. Za komanda na aviona bili su piloti Ivan Štrener i Franc Rupnik. Sledeće godine Galeb i Jastreb su učestvovali na izložbi u Parizu, a 1970. godine Galeb je učestvovao na izložbi u Farnboroughu. Na vazduhoplovnoj izložbi u Parizu na aerodromu Barze prikazan je novi Galeb G-3, koji je takođe bio u društvu Jastreba. Njihove osobine u letu su prikazali piloti Ivan Štrener i Vlado Krmec.

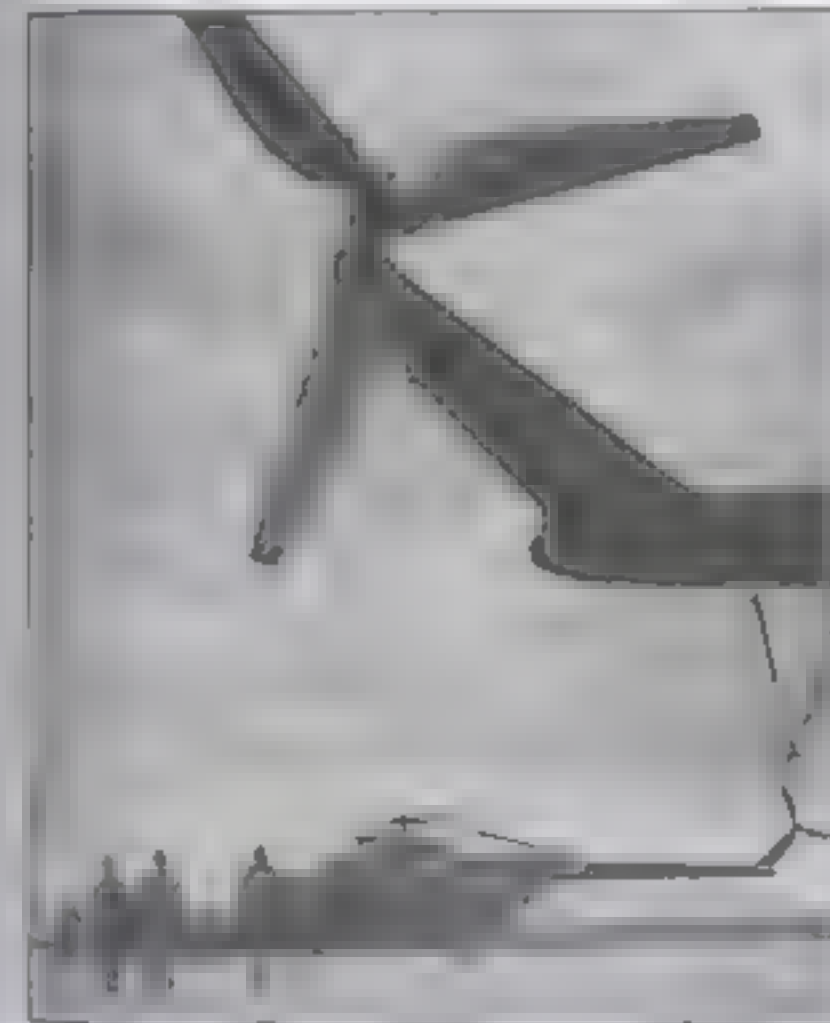
<sup>1</sup> Soko, vazduhoplovna industrija, 50, 90; VOC 1923-2003, 66.

<sup>2</sup> Soko, vazduhoplovna industrija, 42; VOC 1923-2003, 66.

### 4.3.2 Širenje helikopterske flote

U tom periodu došlo je do većih nabavki helikoptera koje je sa omogućila i stvaranje eskadrila opremljenih ovakvim letelicama. U toku 1960. i 1961. godine iz SSSR-a je sporičen kontingent helikoptera tipa MI-4 koje su u VTRZ Jastreb sklopili sovjetski stručnjaci. Iz Britanije je stigla veća količina helikoptera S-55 mtk-5 i S-53 mtk-5. Za taj tip je nabavljena i licenca koju je trebalo da preuzme fabrika Soko. Konačno u maju 1960. RV je preuzeo tri helikoptera tipa Bel-4 i izvrstio ih u sastavu 107. puka. Za sledeću 1961. godinu bilo je predviđeno skapanje prvih helikoptera u fabrici Soko, posle čega je trebalo da krene licenčna proizvodnja ovog tipa.

Svi novi helikopter upućivani su u 107. puk u Nisu koji je započeo sa preobukom. Letačima koji su se primili bio je za nas nova i nepoznata sa kojom su im se odnata iskustva nisu zalažila potrebne navike. Onim je stizivao brz i sveobuhvatan rad. Oni su imali posebne upute, knjige i materijal. Jedno skastvo i a helikoptera MI-4 imali su vazduh-plovci koji su prošli preobuku u SSSR-u, ali sa relativno malim naletom. Ipak, helikopter se vrlo brzo pokazao kao pouzdan i sa vrlo visokom ispravnosću (1963. godine ostvareno je 40 dana sa ispravnosću 100%). Slična obuka bila je i za tip S-55, mada su obuku i letenje na tom tipu komplikovali problemi sa motorima i rezervnim delovima, zbog čega je ispravnost bila ispod propisane granice i to najčešće 30-50% sa varijablom ispravnosti 12-80% (1963). U toku preobuke izveden je let na paradi 1961. godine, zatim i prvi noćni let helikopterom u Jugoslaviji. Od jeseni 1961. godine 107. puk aktivno učestvuje u različitim vežbama desantiranja padobranaca, a kasnije u sadejstvu sa kopnenim snagama i drugim zadacima. U nekoliko saobraćajnih i elementarnih nesreća 1962-1963, helikopteri su pokazali visoku upotrebljivost.

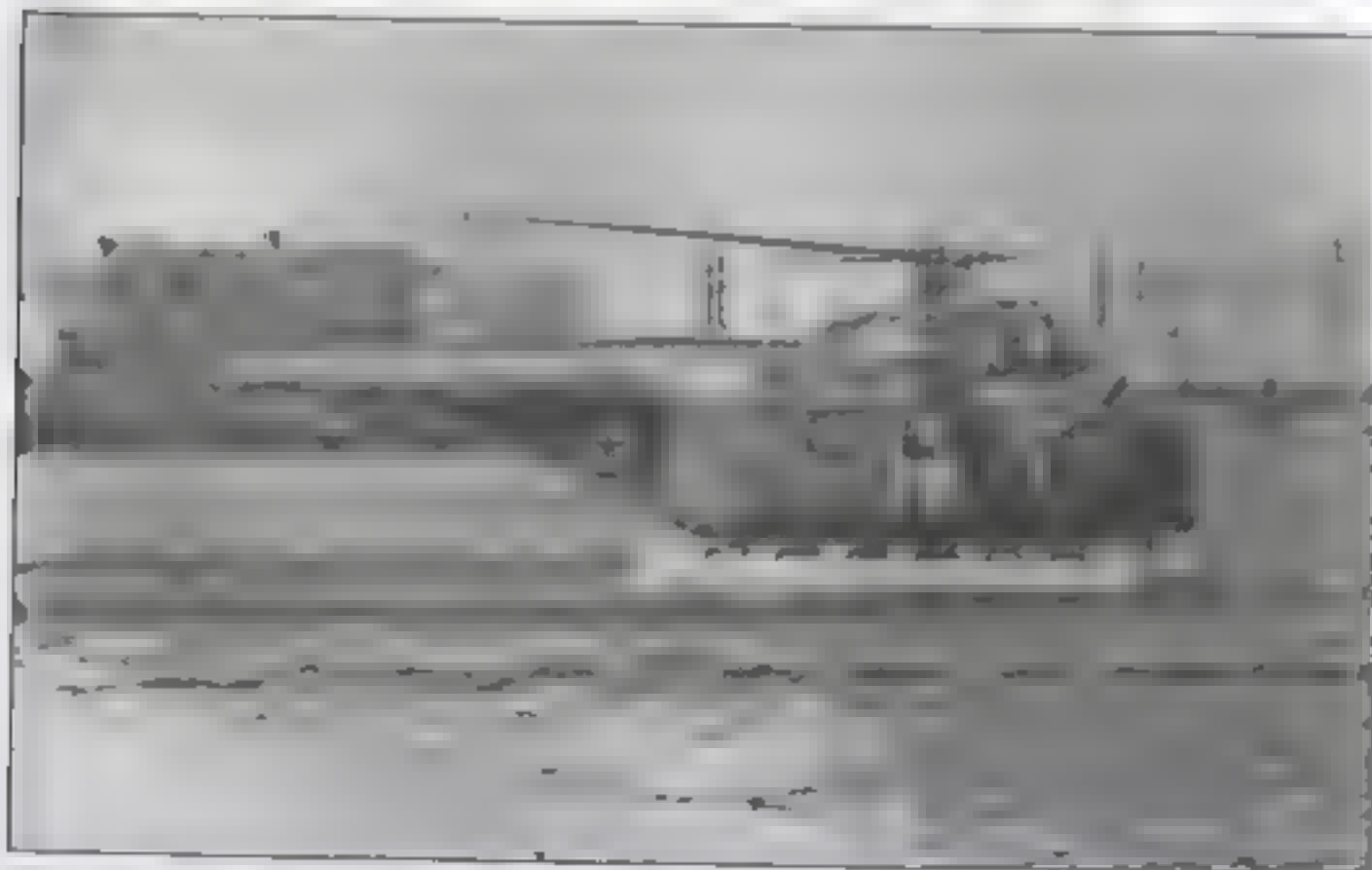


<sup>1</sup> Istorija 119 vtrp (R. Nikšić), 109; (11561) ranije označeni civilnim oznakama YU- HAD/E/G.

<sup>2</sup> Soko, vazduhoplovna industrija.

<sup>3</sup> Arh. III uprava, str. pov. 319, od 18. avgusta 1960. Prema ovoj naredbi 107. vhp formiran je od 107. 116. avijacijskog puka i 27. he, s tim da eskadrila sa S-51 ostane u Zemunu, MVRV, k. 26A, 3. vak. da; Istorija 119, 1960. i 1961. Prema pokovskoj istoriji puk je preformiran 15. oktobra 1960, MVRV k. 40, 107. vhp (1960).

Eskadrila naoružana sa S-55 primljena je 1962. godine pitomice I+ klase prve čine sa pokaznicama čučeni za letenje na helikopteru. Od tada su u rukovodstvu svake sedme godine upućivati novi pitomci iz klase VVA. To je bio novo pojavljivanje za redom RV i PVOC, ali još više u proizvodno-tehničkom razvoju jugoslovenske vazduhoplovne industrije. Prvi put su videli neki novi tehnološki procesi, sačinjavajući iskustva. Fabrika Soko sa kooperativima proizvele helikopter S-55 od kada su delovali u istopetenoj ispitivačkoj jedinici. Prvobitna odluka o nabavi 30 helikoptera, kupovini i cenama Vestra S-55 bila je preduzeta. Istupanje iz nje se pokazalo da je takva helikopterska flota operativno nepotrebna i ekonomski preskupa. pa je program smišljen za više od 60. Zbog povlaštenosti se pokazalo da helikopter Mi-4 sa dvostrukom nosivostu tereta iz oko 2000 kg za četiri lica i kupljena. Osvajana suviše kasno, a proizvođač S-55 izgubila je na entuzijazmu. Pokazalo se da u ovdishim uslovima teško osvajanje ce okuplog helikoptera s osjetljivim avionima kao što je pomorska griva koja spada u potpuno specijalizovanu proizvodnju koje nema u klasici vazduhoplovne industrije. Uopšte nije proizvođač helikoptera S-55 uz veoma dugu i kasno osvajanje bila je prilika. Svojim alaskom i ednice suviše razvijena iako je na početku ciklusa to bio i bar helikopter, do kraja alaska i ednice potpuno stigla cenom i mogućnostima prevaz sa sovjetskim helikopterima, ipak steci su mnogo skastva koji su u sedecih i eticno proizvođač pomogla da se prevazdi neke teskoce. Kako su iz letenik saznanja novi helikopteri, tako se flota s rili prje RV i PVOC usae u sledecu flota sa helikopterska eskadrila rasporedenih u Nisu, Batajnic, Pesa i Mostaru.



Eskadrila helikoptera S-55 u Divuljama

1. MIRV k 40. 107 vhp (1961, 1962, 1963, 1964), 25-33.

2. Soko, vazduhoplovna industrija, 45-47.

3. Sa S-51 743 helikoptera S-55 702 helikoptera 781 prdne jedinica, sa 2. i 3. i 4. i 5. i 6. i 7. i 8. i 9. i 10. i 11. i 12. i 13. i 14. i 15. i 16. i 17. i 18. i 19. i 20. i 21. i 22. i 23. i 24. i 25. i 26. i 27. i 28. i 29. i 30. i 31. i 32. i 33. i 34. i 35. i 36. i 37. i 38. i 39. i 40. i 41. i 42. i 43. i 44. i 45. i 46. i 47. i 48. i 49. i 50. i 51. i 52. i 53. i 54. i 55. i 56. i 57. i 58. i 59. i 60. i 61. i 62. i 63. i 64. i 65. i 66. i 67. i 68. i 69. i 70. i 71. i 72. i 73. i 74. i 75. i 76. i 77. i 78. i 79. i 80. i 81. i 82. i 83. i 84. i 85. i 86. i 87. i 88. i 89. i 90. i 91. i 92. i 93. i 94. i 95. i 96. i 97. i 98. i 99. i 100. i 101. i 102. i 103. i 104. i 105. i 106. i 107. i 108. i 109. i 110. i 111. i 112. i 113. i 114. i 115. i 116. i 117. i 118. i 119. i 120. i 121. i 122. i 123. i 124. i 125. i 126. i 127. i 128. i 129. i 130. i 131. i 132. i 133. i 134. i 135. i 136. i 137. i 138. i 139. i 140. i 141. i 142. i 143. i 144. i 145. i 146. i 147. i 148. i 149. i 150. i 151. i 152. i 153. i 154. i 155. i 156. i 157. i 158. i 159. i 160. i 161. i 162. i 163. i 164. i 165. i 166. i 167. i 168. i 169. i 170. i 171. i 172. i 173. i 174. i 175. i 176. i 177. i 178. i 179. i 180. i 181. i 182. i 183. i 184. i 185. i 186. i 187. i 188. i 189. i 190. i 191. i 192. i 193. i 194. i 195. i 196. i 197. i 198. i 199. i 200. i 201. i 202. i 203. i 204. i 205. i 206. i 207. i 208. i 209. i 210. i 211. i 212. i 213. i 214. i 215. i 216. i 217. i 218. i 219. i 220. i 221. i 222. i 223. i 224. i 225. i 226. i 227. i 228. i 229. i 230. i 231. i 232. i 233. i 234. i 235. i 236. i 237. i 238. i 239. i 240. i 241. i 242. i 243. i 244. i 245. i 246. i 247. i 248. i 249. i 250. i 251. i 252. i 253. i 254. i 255. i 256. i 257. i 258. i 259. i 260. i 261. i 262. i 263. i 264. i 265. i 266. i 267. i 268. i 269. i 270. i 271. i 272. i 273. i 274. i 275. i 276. i 277. i 278. i 279. i 280. i 281. i 282. i 283. i 284. i 285. i 286. i 287. i 288. i 289. i 290. i 291. i 292. i 293. i 294. i 295. i 296. i 297. i 298. i 299. i 300. i 301. i 302. i 303. i 304. i 305. i 306. i 307. i 308. i 309. i 310. i 311. i 312. i 313. i 314. i 315. i 316. i 317. i 318. i 319. i 320. i 321. i 322. i 323. i 324. i 325. i 326. i 327. i 328. i 329. i 330. i 331. i 332. i 333. i 334. i 335. i 336. i 337. i 338. i 339. i 340. i 341. i 342. i 343. i 344. i 345. i 346. i 347. i 348. i 349. i 350. i 351. i 352. i 353. i 354. i 355. i 356. i 357. i 358. i 359. i 360. i 361. i 362. i 363. i 364. i 365. i 366. i 367. i 368. i 369. i 370. i 371. i 372. i 373. i 374. i 375. i 376. i 377. i 378. i 379. i 380. i 381. i 382. i 383. i 384. i 385. i 386. i 387. i 388. i 389. i 390. i 391. i 392. i 393. i 394. i 395. i 396. i 397. i 398. i 399. i 400. i 401. i 402. i 403. i 404. i 405. i 406. i 407. i 408. i 409. i 410. i 411. i 412. i 413. i 414. i 415. i 416. i 417. i 418. i 419. i 420. i 421. i 422. i 423. i 424. i 425. i 426. i 427. i 428. i 429. i 430. i 431. i 432. i 433. i 434. i 435. i 436. i 437. i 438. i 439. i 440. i 441. i 442. i 443. i 444. i 445. i 446. i 447. i 448. i 449. i 450. i 451. i 452. i 453. i 454. i 455. i 456. i 457. i 458. i 459. i 460. i 461. i 462. i 463. i 464. i 465. i 466. i 467. i 468. i 469. i 470. i 471. i 472. i 473. i 474. i 475. i 476. i 477. i 478. i 479. i 480. i 481. i 482. i 483. i 484. i 485. i 486. i 487. i 488. i 489. i 490. i 491. i 492. i 493. i 494. i 495. i 496. i 497. i 498. i 499. i 500. i 501. i 502. i 503. i 504. i 505. i 506. i 507. i 508. i 509. i 510. i 511. i 512. i 513. i 514. i 515. i 516. i 517. i 518. i 519. i 520. i 521. i 522. i 523. i 524. i 525. i 526. i 527. i 528. i 529. i 530. i 531. i 532. i 533. i 534. i 535. i 536. i 537. i 538. i 539. i 540. i 541. i 542. i 543. i 544. i 545. i 546. i 547. i 548. i 549. i 550. i 551. i 552. i 553. i 554. i 555. i 556. i 557. i 558. i 559. i 560. i 561. i 562. i 563. i 564. i 565. i 566. i 567. i 568. i 569. i 570. i 571. i 572. i 573. i 574. i 575. i 576. i 577. i 578. i 579. i 580. i 581. i 582. i 583. i 584. i 585. i 586. i 587. i 588. i 589. i 590. i 591. i 592. i 593. i 594. i 595. i 596. i 597. i 598. i 599. i 600. i 601. i 602. i 603. i 604. i 605. i 606. i 607. i 608. i 609. i 610. i 611. i 612. i 613. i 614. i 615. i 616. i 617. i 618. i 619. i 620. i 621. i 622. i 623. i 624. i 625. i 626. i 627. i 628. i 629. i 630. i 631. i 632. i 633. i 634. i 635. i 636. i 637. i 638. i 639. i 640. i 641. i 642. i 643. i 644. i 645. i 646. i 647. i 648. i 649. i 650. i 651. i 652. i 653. i 654. i 655. i 656. i 657. i 658. i 659. i 660. i 661. i 662. i 663. i 664. i 665. i 666. i 667. i 668. i 669. i 670. i 671. i 672. i 673. i 674. i 675. i 676. i 677. i 678. i 679. i 680. i 681. i 682. i 683. i 684. i 685. i 686. i 687. i 688. i 689. i 690. i 691. i 692. i 693. i 694. i 695. i 696. i 697. i 698. i 699. i 700. i 701. i 702. i 703. i 704. i 705. i 706. i 707. i 708. i 709. i 710. i 711. i 712. i 713. i 714. i 715. i 716. i 717. i 718. i 719. i 720. i 721. i 722. i 723. i 724. i 725. i 726. i 727. i 728. i 729. i 730. i 731. i 732. i 733. i 734. i 735. i 736. i 737. i 738. i 739. i 740. i 741. i 742. i 743. i 744. i 745. i 746. i 747. i 748. i 749. i 750. i 751. i 752. i 753. i 754. i 755. i 756. i 757. i 758. i 759. i 760. i 761. i 762. i 763. i 764. i 765. i 766. i 767. i 768. i 769. i 770. i 771. i 772. i 773. i 774. i 775. i 776. i 777. i 778. i 779. i 780. i 781. i 782. i 783. i 784. i 785. i 786. i 787. i 788. i 789. i 790. i 791. i 792. i 793. i 794. i 795. i 796. i 797. i 798. i 799. i 800. i 801. i 802. i 803. i 804. i 805. i 806. i 807. i 808. i 809. i 810. i 811. i 812. i 813. i 814. i 815. i 816. i 817. i 818. i 819. i 820. i 821. i 822. i 823. i 824. i 825. i 826. i 827. i 828. i 829. i 830. i 831. i 832. i 833. i 834. i 835. i 836. i 837. i 838. i 839. i 840. i 841. i 842. i 843. i 844. i 845. i 846. i 847. i 848. i 849. i 850. i 851. i 852. i 853. i 854. i 855. i 856. i 857. i 858. i 859. i 860. i 861. i 862. i 863. i 864. i 865. i 866. i 867. i 868. i 869. i 870. i 871. i 872. i 873. i 874. i 875. i 876. i 877. i 878. i 879. i 880. i 881. i 882. i 883. i 884. i 885. i 886. i 887. i 888. i 889. i 890. i 891. i 892. i 893. i 894. i 895. i 896. i 897. i 898. i 899. i 900. i 901. i 902. i 903. i 904. i 905. i 906. i 907. i 908. i 909. i 910. i 911. i 912. i 913. i 914. i 915. i 916. i 917. i 918. i 919. i 920. i 921. i 922. i 923. i 924. i 925. i 926. i 927. i 928. i 929. i 930. i 931. i 932. i 933. i 934. i 935. i 936. i 937. i 938. i 939. i 940. i 941. i 942. i 943. i 944. i 945. i 946. i 947. i 948. i 949. i 950. i 951. i 952. i 953. i 954. i 955. i 956. i 957. i 958. i 959. i 960. i 961. i 962. i 963. i 964. i 965. i 966. i 967. i 968. i 969. i 970. i 971. i 972. i 973. i 974. i 975. i 976. i 977. i 978. i 979. i 980. i 981. i 982. i 983. i 984. i 985. i 986. i 987. i 988. i 989. i 990. i 991. i 992. i 993. i 994. i 995. i 996. i 997. i 998. i 999. i 1000. i 1001. i 1002. i 1003. i 1004. i 1005. i 1006. i 1007. i 1008. i 1009. i 1010. i 1011. i 1012. i 1013. i 1014. i 1015. i 1016. i 1017. i 1018. i 1019. i 1020. i 1021. i 1022. i 1023. i 1024. i 1025. i 1026. i 1027. i 1028. i 1029. i 1030. i 1031. i 1032. i 1033. i 1034. i 1035. i 1036. i 1037. i 1038. i 1039. i 1040. i 1041. i 1042. i 1043. i 1044. i 1045. i 1046. i 1047. i 1048. i 1049. i 1050. i 1051. i 1052. i 1053. i 1054. i 1055. i 1056. i 1057. i 1058. i 1059. i 1060. i 1061. i 1062. i 1063. i 1064. i 1065. i 1066. i 1067. i 1068. i 1069. i 1070. i 1071. i 1072. i 1073. i 1074. i 1075. i 1076. i 1077. i 1078. i 1079. i 1080. i 1081. i 1082. i 1083. i 1084. i 1085. i 1086. i 1087. i 1088. i 1089. i 1090. i 1091. i 1092. i 1093. i 1094. i 1095. i 1096. i 1097. i 1098. i 1099. i 1100. i 1101. i 1102. i 1103. i 1104. i 1105. i 1106. i 1107. i 1108. i 1109. i 1110. i 1111. i 1112. i 1113. i 1114. i 1115. i 1116. i 1117. i 1118. i 1119. i 1120. i 1121. i 1122. i 1123. i 1124. i 1125. i 1126. i 1127. i 1128. i 1129. i 1130. i 1131. i 1132. i 1133. i 1134. i 1135. i 1136. i 1137. i 1138. i 1139. i 1140. i 1141. i 1142. i 1143. i 1144. i 1145. i 1146. i 1147. i 1148. i 1149. i 1150. i 1151. i 1152. i 1153. i 1154. i 1155. i 1156. i 1157. i 1158. i 1159. i 1160. i 1161. i 1162. i 1163. i 1164. i 1165. i 1166. i 1167. i 1168. i 1169. i 1170. i 1171. i 1172. i 1173. i 1174. i 1175. i 1176. i 1177. i 1178. i 1179. i 1180. i 1181. i 1182. i 1183. i 1184. i 1185. i 1186. i 1187. i 1188. i 1189. i 1190. i 1191. i 1192. i 1193. i 1194. i 1195. i 1196. i 1197. i 1198. i 1199. i 1200. i 1201. i 1202. i 1203. i 1204. i 1205. i 1206. i 1207. i 1208. i 1209. i 1210. i 1211. i 1212. i 1213. i 1214. i 1215. i 1216. i 1217. i 1218. i 1219. i 1220. i 1221. i 1222. i 1223. i 1224. i 1225. i 1226. i 1227. i 1228. i 1229. i 1230. i 1231. i 1232. i 1233. i 1234. i 1235. i 1236. i 1237. i 1238. i 1239. i 1240. i 1241. i 1242. i 1243. i 1244. i 1245. i 1246. i 1247. i 1248. i 1249. i 1250. i 1251. i 1252. i 1253. i 1254. i 1255. i 1256. i 1257. i 1258. i 1259. i 1260. i 1261. i 1262. i 1263. i 1264. i 1265. i 1266. i 1267. i 1268. i 1269. i 1270. i 1271. i 1272. i 1273. i 1274. i 1275. i 1276. i 1277. i 1278. i 1279. i 1280. i 1281. i 1282. i 1283. i 1284. i 1285. i 1286. i 1287. i 1288. i 1289. i 1290. i 1291. i 1292. i 1293. i 1294. i 1295. i 1296. i 1297. i 1298. i 1299. i 1300. i 1301. i 1302. i 1303. i 1304. i 1305. i 1306. i 1307. i 1308. i 1309. i 1310. i 1311. i 1312. i 1313. i 1314. i 1315. i 1316. i 1317. i 1318. i 1319. i 1320. i 1321. i 1322. i 1323. i 1324. i 1325. i 1326. i 1327. i 1328. i 1329. i 1330. i 1331. i 1332. i 1333. i 1334. i 1335. i 1336. i 1337. i 1338. i 1339. i 1340. i 1341. i 1342. i 1343. i 1344. i 1345. i 1346. i 1347. i 1348. i 1349. i 1350. i 1351. i 1352. i 1353. i 1354. i 1355. i 1356. i 1357. i 1358. i 1359. i 1360. i 1361. i 1362. i 1363. i 1364. i 1365. i 1366. i 1367. i 1368. i 1369. i 1370. i 1371. i 1372. i 1373. i 1374. i 1375. i 1376. i 1377. i 1378. i 1379. i 1380. i 1381. i 1382. i 1383. i 1384. i 1385. i 1386. i 1387. i 1388. i 1389. i 1390. i 1391. i 1392. i 1393. i 1394. i 1395. i 1396. i 1397. i 1398. i 1399. i 1400. i 1401. i 1402. i 1403. i 1404. i 1405. i 1406. i 1407. i 1408. i 1409. i 1410. i 1411. i 1412. i 1413. i 1414. i 1415. i 1416. i 1417. i 1418. i 1419. i 1420. i 1421. i 1422. i 1423. i 1424. i 1425. i 1426. i 1427. i 1428. i 1429. i 1430. i 1431. i 1432. i 1433. i 1434. i 1435. i 1436. i 1437. i 1438. i 1439. i 1440. i 1441. i 1442. i 1443. i 1444. i 1445. i 1446. i 1447. i 1448. i 1449. i 1450. i 1451. i 1452. i 1453. i 1454. i 1455. i 1456. i 1457. i 1458. i 1459. i 1460. i 1461. i 1462. i 1463. i 1464. i 1465. i 1466. i 1467. i 1468. i 1469. i 1470. i 1471. i 1472. i 1473. i 1474. i 1475. i 1476. i 1477. i 1478. i 1479. i 1480. i 1481. i 1482. i 1483. i 1484. i 1485. i 1486. i 1487. i 1488. i 1489. i 1490. i 1491. i 1492. i 1493. i 1494. i 1495. i 1496. i 1497. i 1498. i 1499. i 1500. i 1501. i 1502. i 1503. i 1504. i 1505. i 1506. i 1507. i 1508. i 1509. i 1510. i 1511. i 1512. i 1513. i 1514. i 1515. i 1516. i 1517. i 1518. i 1519. i 1520. i 1521. i 1522. i 1523. i 1524. i 1525. i 1526. i 1527. i 1528. i 1529. i 1530. i 1531. i 1532. i 1533. i 1534. i 1535. i 1536. i 1537. i 1538. i 1539. i 1540. i 1541. i 1542. i 1543. i 1544. i 1545. i 1546. i 1547. i 1548. i 1549. i 1550. i 1551. i 1552. i 1553. i 1554. i 1555. i 1556. i 1557. i 1558. i 1559. i 1560. i 1561. i 1562. i 1563. i 1564. i 1565. i 1566. i 1567. i 1568. i 1569. i 1570. i 1571. i 1572. i 1573. i 1574. i 1575. i 1576. i 1577. i 1578. i 1579. i 1580. i 1581. i 1582. i 1583. i 1584. i 1585. i 1586. i 1587. i 1588. i 1589. i 1590. i 1591. i 1592. i 1593. i 1594. i 1595. i 1596. i 1597. i 1598. i 1599. i 1600. i 1601. i 1602. i 1603. i 1604. i 1605. i 1606. i 1607. i 1608. i 1609. i 1610. i 1611. i 1612. i 1613. i 1614. i 1615. i 1616. i 1617. i 1618. i 1619. i 1620. i 1621. i 1622. i 1623. i 1624. i 1625. i 1626. i 1627. i 1628. i 1629. i 1630. i 1631. i 1632. i 1633. i 1634. i 1635. i 1636. i 1637. i 1638. i 1639. i 1640. i 1641. i 1642. i 1643. i 1644. i 1645. i 1646. i 1647. i 1648. i 1649. i 1650. i 1651. i 1652. i 1653. i 1654. i 1655. i 1656. i 1657. i 1658. i 1659. i 1660. i 1661. i 1662. i 1663. i 1664. i 1665. i 1666. i 1667. i 1668. i 1669. i 1670. i 1671. i 1672. i 1673. i 1674. i 1675. i 1676. i 1677. i 1678. i 1679. i 1680. i 1681. i 1682. i 1683. i 1684. i 1685. i 1686. i 1687. i 1688. i 1689. i 1690. i 1691. i 1692. i 1693. i 1694. i 1695. i 1696. i 1697. i 1698. i 1699. i 1700. i 1701. i 1702. i 1703. i 1704. i 1705. i 1706. i 1707. i 1708. i 1709. i 1710. i 1711. i 1712. i 1713. i 1714. i 1715. i 1716. i 1717. i 1718. i 1719. i 1720. i 1721. i 1722. i 1723. i 1724. i 1725. i 1726. i 1727. i 1728. i 1729. i 1730. i 1731. i 1732. i 1733. i 1734. i 1735. i 1736. i 1737. i 1738. i 1739. i 1740. i 1741. i 1742. i 1743. i 1744. i 1745. i 1746. i 1747. i 1748. i 1749. i 1750. i 1751. i 1752. i 1753. i 1754. i 1755. i 1756. i 1757. i 1758. i 1759. i 1760. i 1761. i 1762. i 1763. i 1764. i 1765. i 1766. i 1767. i 1768. i 1769. i 1770. i 1771. i 1772. i 1773. i 1774. i 1775. i 1776. i 1777. i 1778. i 1779. i 1780. i 1781. i 1782. i 1783. i 1784. i 1785. i 1786. i 1787. i 1788. i 1

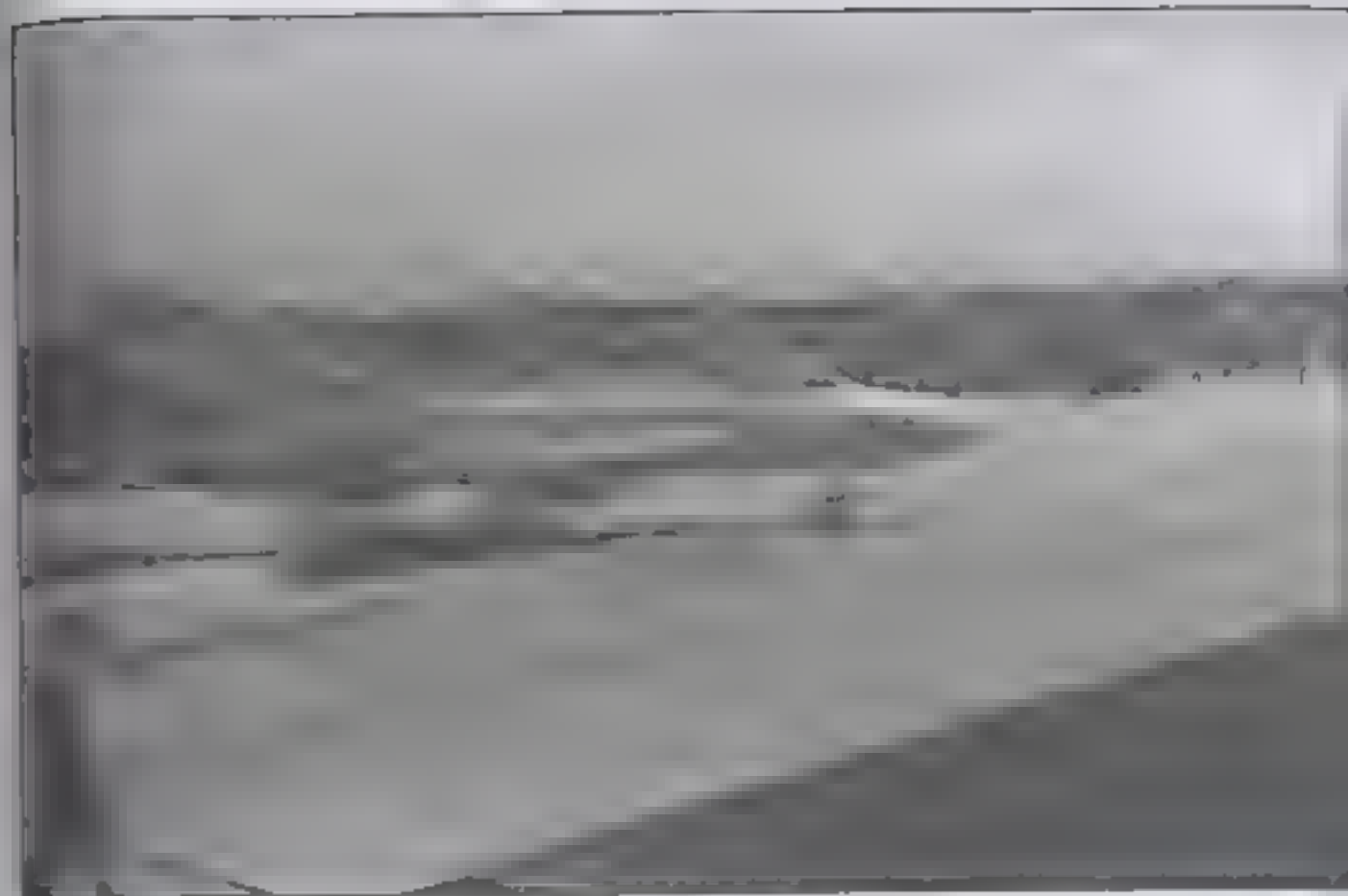




Britanije, Francuske, Švicarske i Japana odobrenje za prodaju vodenih projektila. Stiglo je samo odobrenje – pčnuda Britanaca – odaspu firme inalektrekih gish Electric) za prodaju vodenih raketa Thunderbird. Thunderbird (Obratiti se) marta 1962. u Beograd, su boravili predstavnici firme a. O. i. a. 1962. i Britanija je otputovala jugoslovenska delegacija. U tim sastretima delegacija se detinjepoznala sa takticko-tehnickim podacima sistema vodenih projektila Thunderbird organizacijom jedinica i drugim podacima.<sup>1</sup>

Prevladane politicko-diplomske nesuglasice sa Sovjetima uenile su da se u prelazu 1962. i 2. godine jugoslovenski vojni vihi okrene prema SSSR-u za nabavke nove tehnike (po zidatku nabavke nove tehnike za JNA nazvati m. r. m. a. U Moskvi je vec bila jugoslovenska vojna delegacija koja je dogovarala nabavku novog oružja. Druga jugoslovenska raketna poddelegacija otisla je u Moskvu u maja 1962. i pridruzila se vec prisutnoj grupi. Posle razgovora i obilazaka deonice jedne komandne škole dobreni su podaci za raketa SA-5M. Oba sistema su upoređena i odluceno je da se nabavi sistem SA-5M, koji se prethodno proslavio obaranjem americkog zviadackog aviona U-2 nad teritorijom SSSR. Ugovor o nabavkama je potpisan 2. avgusta 1962. godine u Moskvi. Razmena delegacija koje su utvrdile detalje, obisile okacije i potpisale ugovore o nabavi jednog paketa SA-75M odigrala se u prvoj polovini 1962. godine.<sup>2</sup>

Januara 1962. godine odabrana je grupa pilota i tehnicara koji je trebaloda se apat u SSSR na obuku za Mig-21. Ova grupa je 28. februara 1962. godine upucena na kurs ruskog jezika u Rastovac. Posle završenog kursa 1. maja 1962. na čelu sa pilotom majorom Slobodanom Rakcem i vodom tehnickog sastavkapetanom prve klase Ivanom Dubravicem, grupa je krenula vozom u SSSR. U dolasku u Moskvu kandidati su prebaceni u bazu Lugovaja u Kirgiziju. Iako su svi piloti prošli zdravstvene preglede u Jugoslaviji na zahtev domaćina ponovno je pregledala sovjetska vojnolekarska komisija. Deo tehnicara je upucen na daljnu obuku u Alma-Atu, gde je bio veliki centar za preobuku u kome su se u to vreme nalazili tehnicari iz 15 država koje su u naoružanje uvrstile Mig-21. Program preobuke obuhvatao je osnovnu obuku u tehnici pilotiranja danju bez elementarnih borbenih obuke, kao i obuku tehnicara za održavanje aviona u I i II stepenu. Letacku obuku u SSSR-u piloti su završili u periodu april – avgust. Jugoslovenski tehnicki sastav uspesno je završio obuku kao najbolji u svojoj grupi i 20. avgusta 1962. vratio se u Jugoslaviju. Prapadni citog sastava su postali nukleus za formiranje jugoslovenske supersonicne avijacije. Dana 24. decembra 1962. na aerodromu u Batajnici postigla je prvih 5 aviona Mig-21. Decembra 1962. godine 12. eskadrila 204. lovackog puka zapocela je preobuku sa tipa F-80F na tip Mig-21, koja je završena od kraja 1963. godine. Zanimljivo je napomenuti da je 204. puk u periodu 1962–1963. godine bio jedina operativna jedinica u Evropi, ako ne u svetu, koja je parafelno imala i americku i sovjetsku vazduhoplovnu tehniku i to u samom zenitu hladnog rata. Takođe stigle su i prve partije raketa K-13 sa sovjetskim instruktorima sa kojima su prvi gadani izvedeni u Ljotgradu 1963. godine. Na dve raketne mete RM-3 spalele se dve rakete K-13 koje su uspesno pogodile metu. U naredne dve godine završena je spornaka Vojvoda i tako da je 204. puk kompletno preobacen na ova tip oznaka u RV i PVO. U 1963. do kraja



204. puk posle pristizanja prvih partija sovjetskih supermunika Mig-21E u Jugoslaviju. 1962. god.

1964. godine. Prve dvadeset numerke Mig-21U (NT-12) Jugoslavija je primila leto 1965. godine.

Uvođenje sovjetskih nadzvučnih lovaca – prestretaca Mig-21 oznacilo je početak nove ere jugoslovenske vojne avijacije i donelo kvalitativan skok u razvoju RV i PVO. Negativna posledica je bila odluka americkog vice, potpunoj zabici prodaje vojne vazduhoplovne tehnike Jugoslaviji. Ipak, nesto rezervnih delova isporuceno a kada je tokom 1963. godine presil – vo hladnoratovsko verstvo, isporuceni su i transportni avioni.<sup>3</sup>

#### 4.4.1 Formiranje prvog raketnog puka

U suprotnosti sa planovima raketa K-13, koje su u doba 1962. godine B. e. s. t. o. s. l. z. e. n. e. n. o. m. i. t. i. p. o. m. u. g. o. c. i. t. a. s. p. e. c. i. f. i. c. i. o. m. i. e. r. k. o. n. k. r. e. t. n. i. h. s. k. a. s. t. a. s. a. a. c. i. n. o. m. r. a. d. a. i. t. a. k. v. i. m. a. d. a. n. e. m. a. v. e. b. i. t. i.

Na osnovu ugovora u Beogradu od 7. aprila 1962. i sporazuma u Moskvi od 2. avgusta 1962. dana 10. avgusta 1962. u Beograd je stigla petnaest delegacija sovjetskih raketa i str. i. n. i. k. a. k. o. i. s. u. m. a. i. z. k. a. t. a. k. d. a. g. a. z. i. t. i. p. r. i. h. v. a. t. e. t. e. r. a. k. e. i. r. a. k. e. t. a. p. o. m. i. t. a. s. u. i. z. e. r. e. n. a. d. a. p. a. c. i. t. i. j. e. k. a. t. a. i. o. g. a. n. i. z. a. t. a. k. e. s. p. r. e. o. b. a. k. e.

1. Razvoj OS SFRJ, knj. 4, 434.

1. Anonim, istorijat Komande IRV (1962), III. Pozadina i tehnika, 15–16; M. Adamović, n.d., 145.

2. Anonim, istorijat Komande IRV (1962), III. Pozadina i tehnika, 16.



Tokom avgusta i prve nedelje septembra sovjetska grupa je vodila razgovore sa jugoslovenskim timom za raketnu tehniku koji je formiran 5. maja 1962. godine. Po odlasku sovjetskih stručnjaka počela je ubrzana realizacija planskih zadataka. Odlučeno je da se u periodu oktobar-decembar 1962. pripremi raketna tehnika za formiranje puka i otpočne preobuka ljudstva. Razrađen je predlog formiranja raketnog puka i kriteriji za izbor ljudstva za preobuku. Odlukom o popunu puka doneti su građevinski planovi za adaptiranje objekata na aerodromu Batanica, određena je lokacija komande puka i mesto preobuke 1. klase slasalaca raketnog kursa PVO na aerodromu Batanica. Kurs ruskog jezika za oficire i podoficire počeo je u VITŠC. Ratovao 1. septembra 1962. Sa tog kursa 25. oktobra 1962. upućeno je 25 starijih na preobuku u raketno nastavni centar Ula Ude u SSSR u.

Dana 27. oktobra u 20,55 časova, u Batanici je stigao prvi esalon tehnike za raketni puk. Zaključno sa 12. novembrom, u četiri esalona je završena isporuka prve partije raketnog naoružanja i tehnike za novi raketni puk RV i PVO. Istovar je vršen u teskim uslovima usled toga što je sav materijal bio strogo poverljiv i nosno vozilo na kojem je mogao raditi na istovaru i skladištenju. Nova tehnika je bila iznenađenje za osoblje koje je radilo na istovaru i prijemima. Kompozicije su brojale po 2 i više vagona punih raznorazne opreme, veći vozila dugackih po 14 m, teskih 14 tona, prikolica. Istovaralo se samo noću uz rudarske lampe i džepne baterije sa improvizovanim alatom. Kada su dan za danom stigli treći i četvrti esalon radilo se bez prestanka 18 časova. Sovjetski stručnjaci koji su došli u Batanica 23. oktobra, podeljeni su u grupe za predaju raketne tehnike nastavničku grupu i grupu za montažu raketnih kabina.



Raketna tehnika na vozovima u železničkoj stanici Batanica u toku pripreme za transport do poligona Kamenjak (250. rbr PVO)



Prvi esalon raketne tehnike stigao u Batanica 27. oktobra 1962. godine. U pozadini se vidi raketna tehnika na vozovima u toku pripreme za transport do poligona Kamenjak (250. rbr PVO)

Nova formacija i prva raketna jedinica u sastavu RV i PVO, formirana 24. novembra 1962, zvala se 230. raketni puk PVO, bila je namenjena za protivvazdušnu odbranu Beograda. Osim komande i borbenih delova u sastavu prve raketne jedinice formiran je i Raketno nastavni centar. Naredbom DSNČ 4 pov. 34/62, raketni puk je stepenovan kao strogo poverljiva jedinica u cilju što je bio jedinstven slučaj u dotadašnjoj armijskoj praksi. Uvedene su posebne mere za bezbedenje zaštite tajnosti, formirana je posebna unutrašnja prijemna služba, podgruta višeslojna ograda oko prostora gde je smeštena raketna tehnika i napravljena je evidencija svih onih koji su do tada ostvarili avidu novu tehniku. Vojna policija baze neprekidno je kontrolisala prostor ograden žicom, a ulaz u taj prostor i zgrade bio je dozvoljen samo sa propisanim novim propusnicama.

U vreme dok je stizala tehnika biran je i kadar za novu jedinicu. Stareći iskustva iz borbenog iskustva po strogoj kriterijumu izgovore svih rodova svih tri vrha JNA, a najviše iz vazduhoplovno-tehničke službe i protivvazdušne artiljerije. Kako je reč o potpuno novoj jedinici, sa novim naoružanjem i tehnikom u Jugoslaviji bilo je mnogo problema sa popunom i statusnim pitanjima, prekomande su bile iznenađenje. ljudi nisu bili pripremljeni za mnoge teškoće stvaranja nove jedinice zbog prekomande mnogih novih raketara su imali finansijske probleme. Ukinute su im pojedine beneficije, kako nije bilo adekvatnih vojno evidencija i sposobnost ljudstva je na početku bila prilično blizakom za omanu. Bilo je i sačinjena jedinica discipline, jer su pojedine jedinice formirane bez komandara. U bita nička bi zbiranje dovoljno srećstva za smeštaj novog kadra i prema njihovih prošlosti.

1. Naredbom državnog sekretara za poslove narodne odbrane FNR Jugoslavije pov. br. 424/62 puk je formiran po formaciji str. pov. br. 508.205-9







Radost posle pogotka. Jugoslovenski raketnici stali su u borbeni stroj od 1964. godine. (250. rbr PVO)

Sredinom 1964. počele su neposredne pripreme za drugo bojevo gađanje puka ponovo na rti Kamenak. U prvom gađanju u 8,19 u stro, 22. jula 4. rd raketa nije pogodila cilj koji je u stvari bio pogrešno izabran. Ta, alarmantna događaj je pokazao nedovoljno iskustvo i obacnosti oficira za navođenje operatora i samog komandanta 4. rd PVO. S druge strane, bio je to pokazatelj da je raketna tehnika bila veoma precizna i sposobna za unisti svaki zadati cilj a granicama tehničkih mogućnosti. Posle tog neuspeha 4. rd odlučeno je da se izvede fiktivno gađanje sa izbacivanjem još dve mete što je pomoglo da se povrati sigurnost i visokim gostima pokaze preciznost i rukovanje novom tehnikom. Dana 24. jula 1964. u 7.10 u laku Uvala Poje stigao je Tito na jahti *Podgorica*. Većar i raspoređen maršal je stupio među raketase uz pratnju na visini dizajner raketa odnosa Aleksandra Rankovića, Edvarda Kardelija, Zarka Vese, nova knoć Popovića, dizajner sekretara za narodnu odbranu Gošnjaka i generala Božovića i Babića.

Divizionu su izvršio uspešno gađanje ciljeva meta RM M-6 i to tako što je 5. rd PVO u 8,11 časova lansirao prvu raketu koja je pogodila cilj na 18 km daljine i na visini od 8 km. Tito je, okretajući se Rogiću rekao: *Čestitamo vam na uspehu gađanja*. Zatim je i 3. rd PVO u 8.15 spustio drugu raketu. Pak se sa gađanja vratio

na vozilima i još nekoliko vozila pod komandom pukovnika Rogića. U 2,30 puk se pojavio na Bulevar revolucije u visini Ovtkove pijace, u 6 časova skinute su cerade sa raketa, a ispred svečane tribine na kojoj je bio i Tito sa crvenom čelnom zavodom. U 9.15 puk se pojavio na Bulevaru revolucije prema Balajnici, a na zastanku kod SIV-a cerade su vraćene na rakete.

Po eksploziji druge rakete i unistvanje mete general Ulepčić izrazio zadovoljan uspehom i



187 Pretovar rakete sa vozila za dotur na lansirnu rampu. (250. rbr PVO)

a Babiću u 28.11.1964. dana kasnije poslednja grupa sovjetskih stručnjaka je napustila Jugoslaviju.<sup>1</sup>

Formiranjem 250. rbr PVO razranog raketnim sistemom *Dvina* i uspešnim bojevnim gađanjima udaren je kamen temeljac za dalji razvoj puka. Formiranje raketno-skopskog jedinica najvećom meri za formiranje svih raketnih jedinica. Vec sredinom 1965. godine izradena je formacija novog, 155. raketnog puka PVO. U naredne formiranje sledit 1967. godine. Tokom septembra 1965. godine u 250. puku u Banjici počela je obuka ljudstva koje je trebalo da oformi tehnički divizion novog puka. Taj puk je trebalo da bude opremljen raketnim sistemom *S-12M*. Već u vreme bio savršena verzija sistema *Dvina*. Ova jedinica će biti raspoređena u širem rejonu Zagreba (Karlovac, Sisak, Cerklje i druga mesta).<sup>2</sup>

U času psihičkog rasterećenja, obratio se svim prisutnima na tribini uzvikom *E, sad mi* *možete*. *Naslednjim danima* *svi su se* *razdragano nasmejali*. Pukovnik Rogić je pozvao maršala da obiđe raketne divizione koje izvršile gađanje. U 9 časova spred tribine se okupili raketnici koji su stajali sa raznih strana vatrenog položaja. Tito je fotografisao ljude koji su se postrojavali, a zatim pozdravio stroj. Komandant Rogić ge je upitao da li hoće da vidi i sovjetske stručnjake. *Vrlo rado a gdje su oni? šta rade ovdje?* Pojavila su se petorica Sovjeta, Tito ih je upitao na ruskom jeziku kako im se svidelo gađanje, na šta su oni jednoglasno odgovorili *Otkrno*. Zatim im se obratio pokazujući u pravcu Italije: *Ovi naši susjedi sigurno su pratili šta mi radimo ovdje!* Tito se potom fotografisao sa pripadnicima puka ali i sa sovjetskim stručnjacima.

1. Celu poglavlje na bazi Istorijske 250. raketnog puka PVO (1962, 1963, 1964), koji se čuva u 250. rbr PVO Banjka-Beograd.

2. Formacija 2. (155) raketnog puka PVO izdata je 20. jula 1965. (M. R.V. istorijat Komande IRV 1965, PVO)

su bile usitnjene do nivoa bataljona i četa i neekonomične profilisati, regrutni kontingent za ove jedinice i uvesti adekvatnu opremu i naoružanje.

Avgusta 1962, još pre nove reorganizacije, usledio je naredenje za reorganizaciju Komande RV i PVO<sup>1</sup>. Kineta je Vazduhoplovno stabna uprava i formirane su nove celine i operativna uprava Štaba KRV i PVO<sup>2</sup> zatim obedićivanen odelenja iste namene iz VŠU i Štaba KRV i III odeljenje materijalsko odelenje i zatim i zlatarijski građevinski odeljenje podjednako od odeljenja koje je i bilo hvatilo obe namene. Vazduhoplovno tehnička uprava je reorganizovana po svojoj formaciji sa devet odeljenja od kojih su neka dosla iz nadležnosti Štaba RV i PVO. Pozadine RV Reorganizovano je i materijalno-plansko odeljenje, a kao nov organ formiran je administrativni odsek u Štabu RV i PVO.

U 1964. godini usledila je opsežna reorganizacija vazduhoplovstva. Izvar Drvar 2. Osnovna promena je bila ukidanje pet vazduhoplovnih komandi i stvaranje dva vazduhoplovna korpusa (Vak). Na taj način vazduhoplovstvo je reorganizovano sve do 1986. godine formirani su i 1 i 5 Vak od istih materijalnih jedinica, a preostale tri su rastormirane. Interesantno je da je predlog Komande RV i PVO iz 1962. predviđao formiranje tri korpusa, a 1 i 9 sa sedištem u Splitu, slično formaciji iz 1986. god. ne po planu i razlozi. Zajednice VVO formirane su i 1 i 5 zona PVO, koje su u svoj sastav uključile i raketni pak artillerijske jedinice PVO i jedinice VOJIN. Iz sastava Komande RV i PVO posle pet godina izdvojen je Uprava PVO u samostalnu formaciju. Reorganizovano je i materijalno administrativno odeljenje Komande RV. U toj preformaciji dosle je prvo do stvaranja



1. MPRV, istorijat Komande RV (1962), Operativni sektor  
2. MPRV, k. 2/5, vazduhoplovni korpus

3. Srednja i velika reorganizacija i pregledni materijal koji razvoja od 1964. do 1967 (1964. od 8. jula 1964 (Drvar 2), odnosno nar. III uprave, str. 215 od 12. maja 1964)

rastormiranja iste godine. Nestali su klipni 81. puk, ali i mlazni pukovi 83, 88. i 94. od kojih su ostale po jedna eskadrila. Neke eskadrile su prepotčinjene a namena pojedinih pukova promenjena, tako da je modelirano nekoliko pukova pomoćne aviacije sastavljenih od transportne, helikopterske i eskadrile za vezu 9<sup>ta</sup> 10<sup>ta</sup>, 11<sup>ta</sup> 12<sup>ta</sup> 13<sup>ta</sup> i novostormirani 38 ppa R koji bi u ratu oduhvalio flotu JAR-a.

Ime je nestala diemna iko upotrebe aviona tipa 2. i protipodmorničkoj varijanti kod 9<sup>ta</sup> puka. I avioni su zbog konstruktivnih ograničenja i neodgovarajuće opremljenosti brzo napustili stroj RV i uvedeni su nazivi za pakove koji označavaju novu namenu (lap, lbap, ppa), a od ove reorganizacije i pakovi borbeni avijaci mogli su biti trojne formacije. Reorganizovane su vazduhoplovne baze i to iskustvo pokazalo da podele na baze i li redar nije adekvatna. Bilo je i baza istog reda ali sa različitom vrstom avijacijske opreme koja su opsluzivale. Sa istom organizacionom strukturom jedna je opsluzivala preko 120 aviona, a druga 40. Operativni zahtevi letarskih jedinica bili su različiti, negde je to bio intenzivno letenje, dezurstvo i PVO sistem, a negde skrovanje pitomaca. Formirane su i tri nove vb na novoizgrađenim aerodromima, od kojih je 2. i 8. vb u Beogradu imala posebna formaciju zbog održavanja podzemnog objekta. Pozadine skola takođe su organizovane a vazduhoplovne baze, a u sastav baze ušli su i svi vazduhoplovno tehnička skladišta u zračutu 80-100 km od aerodromskog rasporeda. Ukinuta je 191. baza u Zemunu, čije je površine i aerodrom već postepeno progutao Novi Beograd. Jedini puk veze (322) preformiran je u dva bataljona veze RV. Tokom 1965. godine neke samostalne eskadrile su potčinjene pukovima.



Avioni tipa u Kurir u velikoj seriji ušli su u naoružanje RV od 1959. godine. I sa njima je opremljen veći broj lakih borbenih i eskadrila za vezu, karakteristični za šezdesete godine.

1. MPRV, istorijat Komande RV (1962), Operativni sektor  
2. MPRV, k. 2/5, vazduhoplovni korpus

3. Srednja i velika reorganizacija i pregledni materijal koji razvoja od 1964. do 1967 (1964. od 8. jula 1964 (Drvar 2), odnosno nar. III uprave, str. 215 od 12. maja 1964)



Rasformiranje je nastavljeno 1966. godine a kvartu plana 1967. kada su rasformirana oba izviđačka pučka od kojih su preostale samo pojedina eskadrila. 199. ppa čije su eskadrile takođe prepočetene ili postale samostalne. Istom naredbom iz marta te godine brojevanje sa dve avio brigade 82-98. na bazirane sa nepostojecih 109-199. izviđačkih avioakcija ili eskadrila napuštene. Ušlo je protivu nove 9. ppa u avioakcijski puk teve godine sastavljajući brigadu za podršku i ratnoga crtanja, koja je bila direktno pod komandom KV i PVO do sredine 80-ih godina. Ta jedinica je u periodu 1965-1969. zajedno sa mehanizacijom kroz koju je prošlo deset eskadrila i jedan bataljon VV i N dok se formirala u sastavu i broju jedinica od dva avioakcijska bataljona i tri eskadrile u sastavu 1. i 2. izviđačkog pučstva i podseka snagama KV i PVO od čega i PVO teritorne jedinice na svom pravu i namenu čeg dejstva obrezivanja pojedini brigada sa eskadrilama različitih namena gubisanih oko 1 BA. Formiranje i uvođenje brigada dešilo je i veću fluktuaciju kadra u sistemu protivizdišne odbrane *zasebno* PVO sa kojim su komande korpusa imale problema u neprekidno regulisanim odnosima i nadležnostima planom *smisla* 1966. godine formirane su u *diviziji* PVO koje su sada bile na direktnoj vezi. Vuk. Nastale su 11 divizija u Beogradu i 15 divizija u Zagrebu, svaka odgovorna za polovinu državne teritorije. U njihovom sastavu bile su jedinice 1 BA, RI, VV i N, PAA. Sastina ovih iznena bilo je stvaranje dva zakružena borbenog sistema – jedan za vazduhoplovna podrška a drugi za PVO sa komandama Vuk i Komandom KV i PVO kao organima komandovanja obe namene<sup>5</sup>

- Istorija 119 vtrp. (R. Nikšić)
- B. Dimitrijević i M. Micevski, 98. avijacijska brigada, 22
- Nar. DSO, str. gov 730, 19 decembar 1968
- Nar. DSO, str. gov 63, 17 februar 1966.
- MIRV k. 25, Istorija 11 dPVO 1965-1984 (uključuje i istoriju 1. zone PVO do preformiranja u 11. dPVO 1968.

uostan( simbola). 677 - noda (n(ije postavljjen), 679 - labud, 780 - leptir (781). 782 - faxan, 783, 784 - 89x)

sio tokom preostalih šest meseci i to navise leti. Takav pristup dovođio je do pada obučanost pilota i vraćanja pojedinih pilota na obične trenaze i školske pougane. Problem su takođe bili i veći nesrazmerna utroška goriva i ubornih sredstava, veliki utrošak vremena po zadatku i odsutnost svih starešina u rukovođenju obukom.

Rukovođenje vojnim školama u RV i PVO u drugoj polovini 60-ih godina bilo je organizovano tako da su Komandi RV i PVO bili potčinjeni školski centri, samostalne škole u RV i PVO. Sama Komanda u pogledu rukovođenja vojnim školama, imala je veću samostalnost od odgovarajućih komandi, uprava u RM, rodova i službi KoV. Nastavne planove i programe odobravao je komandant RV i PVO a Generalštabu su dostavljani samo na uvid. Obrednavao je školskog sistema za letaće u sastavu VVA omogućio je kontinuitet i celovitost školovanja aktivnih i rezervnih oficira pilota. Iako je tokom 60-ih godina stvoren stabilan sistem, organizacija i način školovanja su i dalje dograđivani. Prva klasa VVA koja je završila kompletnu pilotsku obuku bila je 14. klasa, čiji su i 34 pitomaca završili školovanje 1962. godine. U ovoj klasi pitomci su prošli borbenu obuku na mlaznim avionima ili helikopterima u trećoj godini. U jedinice su prvi put došli piloti mlaznih aviona ili helikoptera direktno iz akademije. U isto vreme sa radom je počela Pripremna škola za VVA čija je prva klasa završila obuku 1962. godine. Svoje vrstan pad broja pitomaca zabeležile su sledeće klase, koje su brojale po nekojko desetina svršenih pitomaca a 16. klasa (1964) samo 18 proizvedenih pitomaca, sve dok nije proizvedena 18. klasa čiji su pitomci bili prva svršena generacija mostarske pripremne škole za VVA. Generacija iz 1964. počela je sa trogodišnjim školovanjem a od 1965. godine sve generacije ove škole prošle su četvorogodišnje školovanje. Škola je 1966-67. preseljena u novu zgradu sa drugim pratećim objektima. Od tada škola je bila direktno vezana za Komandu RV i PVO a od sledeće školske godine ustanovljen je naziv Vazduhoplovna gimnazija „Marsal Tito“.

Školovanje oficirskog kadra u VVA u tih godina trajalo je tri godine, a svršeni pitomci dobili su stručnu spremu pogonskog inženjera. Tek je od akom o usklađivanju vojnog školstva sa školama u građanstvu organizovano višestepeno školovanje. Osnivanjem Visle vazduhoplovno-tehničke vojne akademije (VVVA) 1965. stvorene su mogućnosti da pripadnik RV i PVO stekne navise obrazovanje.

Poseban ampu saapređenju školovanja letaca imalo je avioletenje aviona Galeb jugoslovenske proizvodnje. U vreme kada je počeo razvoj Galeba malo zemalja je imalo avion za osnovno školovanje pilota sopstvene izrade. Delo projektantskog konstruktorskog tima u I. pod rukovodstvom dr Zorka Renčevića, prvobitno aviona Galeb ispitivano je i dalje u VO i u Svetocostojarskom kriven ispitivanjem ovog prototipa su ispravljani izradom drugog prototipa. Prvi serijski avion tipa Galeb isporučen su 1966. godine. Nama je prvopredložan bio školski pak u Zemuniku, a zatim od 1968. godine 185 školski pak u Pu. Obe ednice su pripadale VVA. Tokom sedamdesetih i osamdesetih godina u dve eskadrile 185. pak je višeno je osnovno školovanje pitomaca dok je 185. služio za srednje i visoko školovanje. U ovoj školi su se nalazili stariji iskusni piloti koji su pod krilom i krilima Uckera 185. pak tekom tih godina pitomci VVA su se obučavali i na 185. pak u Zemuniku.

Učenici četvrtog razreda posle završnih ispita upućivani su na selektivno letenje u VVA gde je trebalo da izvedu oko 45 letova u trajanju od 6 sati. Čli selektivno bilo je ispitivanje podobnosti kandidata za letacku obuku u toku VVA. Od 1968. godine uveden je novi nastavni plan i program, po kojem se celokupna letacka obuka izvođila na mlaznim avionima. Prema tom planu letacka obuka u VVA je izvođena po sistemu:

- letacka selekcija 12 sati (Aero-3, kasnije Zlin 526),
- osnovna letacka obuka 75 sati (Galeb),
- sa letacka obuka 75 sati (Galeb),
- borbena obuka 60-80 sati (Jastrebov)

Tokom 1968. godine definisane su osnove školskog sistema, na osnovu kojih će kasnije biti izvršene određene promene. prelazak na četvorogodišnje školovanje priznavanje pedagoškog ranga srednjih stručnih škola u građanstvu, podizanje nastave na akademiju na fakultetski nivo a završenim pitomcima priznavanje visoke školske spreme grupisanje škola koje pripremaju kadar za RV i PVO u školskim centrima u Zadru, Radovcu a za navise školovanje u Beogradu.

Prema novom zakonu iz 1973. godine trogodišnje školovanje potignuto je na četiri godine a za pilote helikoptera ostalo je tri godine. Broj časova letacke obuke povećan je na 280 sati. Za rezervne pilote pri VVA u 1962. godine formirane su tri trenazne eskadrile za obuku i trenazu. One su sledeće godine dobile kontingent aviona Aero-3 i kurir povučenih iz upotrebe u RV. Rezultati su bili dobri i one su obavljale svoje postovanje. Na prelazu iz 60-ih u 70-te godine u takvom centru Vrsu vršile selektivnu letacku obuku i pitomci nekoliko klasa VVA. Za potrebe ovog školovanja u 1968. godini nabavljani su i čehoslovački dvosedi za obuku tipa Zlin 260. Oni su kasnije, posle prestanka osnovne letacke obuke kod VSI korišćeni u VVA do 1980. godine u procesu selektivne obuke. Radi dopune formacije stvarajući potpunijeg školovanja 172. Iba je prepotčinjen u maru VVA od 1965. godine.

### 5.3 PROBLEMI KONCEPCIJSKOG RAZVOJA

Reorganizacija Drvar 2. e bila planirana duže vreme, sa refleksijama grešaka iz reorganizacije Drvar 1. i korisnog primenjenih sklopova iz korpusa organizacije u 1960. godini. U kasnijem periodu bilo je još nekoliko dogradnji formacija u peplanima su 1968. godine i sve do 1975. Iako je na razvoju te godine upotrebe snaga RV imali su mnoge brojne ratni sukobi u zemljama treće sveta a posebne B. skog istoka kao i svije svetskog sukoba uz upotrebu nuklearnog oružja. Na prelazu iz 60-ih u 70-te godine redefinisana je namena RV i PVO u tih godina. Tendencija se spekula jes u svojoj polovini šezdesetih, sada se postavlja stvaranje i podrška agencije kopne i visoke mornarice. PVO tendencija je

1. Razvoj OS SFRJ, knj. 4, 322.

3. Nar. DNO str. pov. 439, od 21. oktobra 1966. Mora je priznati da nije bilo jako ove vazdušne a u VVA je priznato da 185. pak u Zemuniku je imao 19. klasu na školovanje obuku. Klasa je uspešno završila III godinu školovanja, a pak je potom primio 19. klasu na školovanje pak u odbrani jugoslovenskog neba, Illograd 1974, 61, 69.

1. MIV, istina, Komandir RV (1962).

2. Čuvati našeg neba, 294-287, Razvoj OS SFRJ, knj. 4, 321.

3. Razvoj OS SFRJ, knj. 4, 325; Čuvati našeg neba, 284-286.

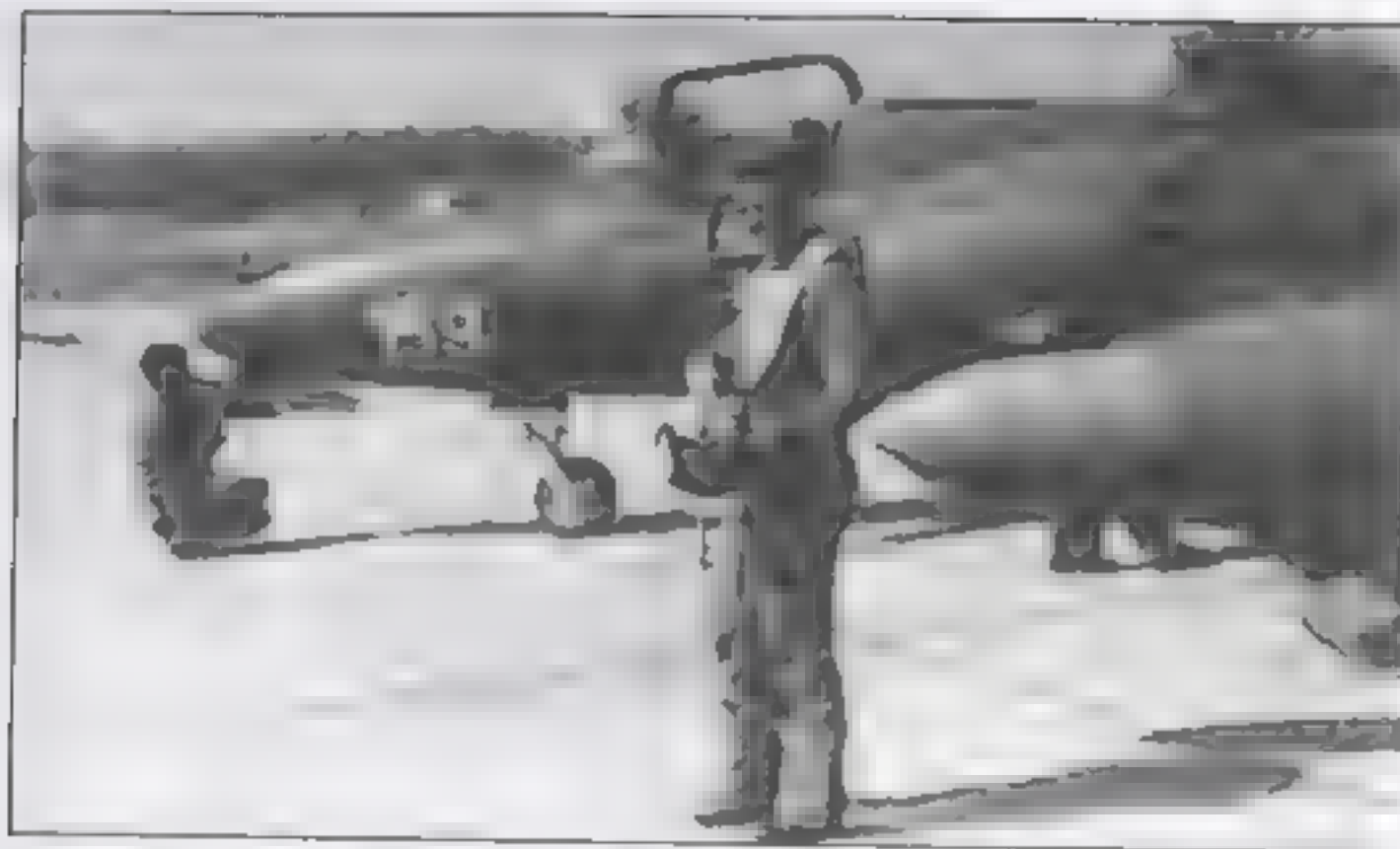
4. 30 godina 185. Iba, 3 i dalje.











Velickovic pored aviona 24159, (proizvedenog 1972) u sastavu 82. avio-brigade u Cerklju

Nedostatak kvantitetne zamene za avione F-84G, ali i za F-4D<sup>1</sup>, u lovačko-bombarderskoj avijaciji oslabio je adorna moć otar zivne avijacije od kraja 50-ih do 70-ih godina za 2<sup>ni</sup> puta u pogledu nosivosti, ubojnog tereta. Iako je jugoslovensko RV i PVO došlo u inferioran odnos prema vazduhoplovstvima Italije i Grčke do odnosa 6,7 : 1 pa čak i prema Bugarskoj gde je odnos bio 1,3 : 1. Parametar je samo odnos broja lovaca bombardera i njihove nosivosti u tonama. Ako bi se razmatrali radni rasponi, brzina leta, asortiman sredstava i oprema ili primena sredstava za protivvelektronsku borbu, odnos je bio još nepovoljniji. Čini se takođe da do danas jugoslovenski vojni planeri nisu računali sa povezanostu susednih vazduhoplovstava u sisteme u okviru vojnih paktova, koji su im davali dodatna preimущества u smislu da globalna sila i više evropskih sila i n, nova vazduhoplovstva stoje za njih u ratu sa Jugoslavijom. U toku 70-ih taj problem je umnogomanerealnim isticanjima drugih prednosti, borbeno i moralna vrednost, i umnogomanjavanjem očiglednih razlika. Koliko je to prezentiran nepovoljan odnos nije analiziran na adekvatan način. Posebno zabrinjavajuće je bio mali prosečan nalet po protutu odnosa na druga vazduhoplovstva. U uvodnom izlaganju plana Rukla 1971. godine istaknuto je da je nalet jugoslovenskih protuta sa supersoničnim avionima dvostruko manji nego kod zemalja NATO, kao i da je jugoslovensko RV u tom pogledu na donjem delu skale evropskih zemalja. Komandant RV i PVO referirao je 1979. godine na sastanku Generalstaba JNA da je crni diktator i stavovoda RV i PVO postao i mogao ostati na čelu nastojanja za vazduhoplovstvom i susedstva. RV Italije. Od prakse zriže se u skladu sa tim da svakog ponaosob prešao se na želju da se parira naracem, koja je realnost stvarena još više udahavala tokom osamdesetih.<sup>2</sup>

Osnovni avion LBA avijacije 0-ih i 80-ih godina bio je domaći laki jurišni lastreb. Pretpostavka aviona započet je sredinom decembra 1961. godine. Konačno 19. jula 1965. poleteo je prvi prototip ovog jurišnika, a nešto kasnije, i drugi prototip. Kao i kod Galeba, bilo je potrebno oko pet godina do isporuke prve serije aviona lastreb u jedinice gde će postepeno zameniti avione F-84G. Izderdzet. Prva serija poslata je 1970. godine u sastav 172. puka, koji je godinu dana ranije prebazirao iz Zemunika na aerodrom Golubovce kod Titograda. Sredinom 1971. godine nova serija stigla je u 98. avio-brigadu u eskadrile na aerodromu Petrovac i Ladeveci, a sa određenim zakašnjenjem 1972. prenaoružana je 82. avio-brigada u Cerklju. U periodu 1973–1975. godine na novi jurišnik preobucene su 525. trenazna eskadrila i akro-grupa pri 105. puka, a formirana je nova 247. lb u okviru 98. abr.<sup>3</sup>

Isporuke izviđačke verzije lastreb 2-11-21 omogućile su tokom 1973. prenaoružanje tri izviđačke eskadrile. Povlačenjem američke tehnike 1973. godine izviđačkoj avijaciji je opala borbeno sposobnost zbog preobuke i slabih letnih mogućnosti aviona 11-21. Zbog smanjenja broja aviona usled eksploatacije, 1974. godine je ugovorena nabavka još jedne serije 11-21 radi dopune eskadrila. U toku 1973–1974. godine sporacena je dvoseda verzija 11-21 za popunu 172. školske baze.

Od 1968. intenzivirana je obuka lovačkih i lovačko-bombarderskih jedinica za borbu protiv operativnih vazdušnih desanata. Izvođena je u okviru regova-



Serija izviđačkih aviona 1-2 lastreb usla je u izviđačke eskadrile 1973. godine. Ovde par lastrebo-

1. Isto, 117

1. 172. puk u odbrani jugoslovenskog neba, 61.

2. Muzej JRV neregistrovano.

3. Isto.

borbene i letacke obuke kao i na brojnim taktickim vežbama na kojima su proigravani padobranski desanti s jedne, i protivdesantna borba s druge strane. I pored s tim, posebno u jedinicama I BA, značajno mesto u obuci zauzimala su dešтва po taktickim helikopterskim desantima i helikopterima na bojstima. Na baziskustava iz trećeg izraelsko-iranskog rata 1967. godine, u jedinicama borbene avijacije intenzivnije su vežbavani let na malim visinama do objekta dešтва, dešтва na krajnjem taktickom radijusu aviona, zatim manevarska borba u vazduhu sa primenom raketnog i topovskog naoružanja kao i razrada i vežbavanje taktickih postupaka i demonstrativna i lažna dešтва, jednovremeno dešтво iz više pravaca i protivraketni i protivovaćki manevri. Avijacijske jedinice su osposobljavane za namenske ali i za pomoćne zadatke, lovci i izviđači za lovce bombardere, lovci bombarderi, izviđači za lovce itd. Od 70-ih godina, u letackim jedinicama naoružanim Jastrebovima posebno su razradivani složeni manevri pri napadu na zemaljske ciljeve i postupci u pronalasku ciljeva pri letu na malim visinama. Značajna novina u taktickim postupcima I BA ušla je početkom 70-ih godina snižavanjem same leta i same manevra sa „visoko“ na „nisko“ visoko na samu „nisko“ na „nisko“ ili „nisko“ na „nisko“ što je bilo usloveno razvojem raketnih jedinica i povećanim mogućnostima i kratkim kod radar. Radilo se na „iskorenjavanju ratnih dugogodisnjih navika letenja na velikim visinama“. Razvijana je snižena šema manevra deštava. Letacka obuka su karakterisali visoki intenzitet naprezanje jedinica ali i mali broj udesa u odnosu na ostvareni napor. Na avionima tipa Jastreb, koji su se dobro pokazali u eksploataciji, eskadrile I BA su prošle dve tri godine upotrebe mogle da izvrše tarisna dešтва daniu i do cele eskadrile a sa oduzimanjem u SML. Eskadrile su bile osposobljene i za brz aerodromski manevri.<sup>1</sup>

### 5.3.3 Infrastruktura

Jedan od problema ratnog funkcionisanja RV i PVO bila je izgradnja sklonista za avione. I tom pitanju je u celom periodu tzv. koncepcije ONOR pridavana velika pažnja a posebno posle skretanja izraelsko-iranskog rata iz 1967. godine koje je pokazalo mogućnost nezaključene izjave. Ideja o nuklearnom ratu početkom 60-ih godina bila je sa oboje strane izgrađena pod izgovorom kulta „avijacijske snage i avijacije“ jedno je pitanje za sedam istraživača bilo koliko je ovaj napor koštao državi. Budžet i šta se sve sa tim sredstvima moglo uraditi u naprednom vojnog i civilnog života. Tako su tokom 60-ih gradeni aerodromi Bihac, oblika Klek sa podzemnim hangarima, zatim aerodromi Kraljevo, Pristina, oblika Mrtava, oblika Spis, podzemni oblika Cetina 1969-1971 i Mostar, podzemni oblika Bana 1969-1971. Ti objekti su osposobljeni za potpuno bezbedene borbenih deštava tek i prvotporvina. U godini Podzemni objekti iz kman dvanac 209 a danas i jedini dom brida Strazeva i završeno je tehnicki projekat 1965. a glavni operativni centar Komanda RV i PVO i podzemni objekti. Avion pricao je sa radom u B. casa 10 aprila 1969. Bilo je planirano pretrazanje

već aerodroma u aerodromove sa 3-4 piste i kapacitetima do 5 eskadrila i avijacije (Bata mca i Pleso) zatim nov aerodromi sa po tri piste i lazi i pet piste u Bihacu aerodromi u Kraljevu i kod Pristine. Aerodromi u lazi izgrađeni 1971. predstavljao je primer po kome se pristupilo ideji da „raspored objekata mora biti takav da onemogući istovremeno tace i dve eskadrile sa A bombom od 100 k i 1“ Planirani RV kao da su bili potpuno općeni nuklearnim ratom i shvaćajući ni politicki ni druge posledice upotrebe sa A bombom. Avijacijski su uticali na to da se na prelazu iz 60-ih u 70-ih promene takva shvatanja da počne izgradnja armirano betonskih sklonista na aerodromima A kategorije. Sano 1969. godine primenjeno je više od 100 armirano betonskih sklonista na aerodromima. Tipovi ABS, zakona gradnja je na mesovitim ciljevima i aerodromima B tipa. Bati i Cilipi, Udina, Moskarci, Grahacko Polje, Novo Mesto. Početkom 70-ih sve ih na aerodromima A kategorije moglo se da opslužuju dve eskadrile mlazne avijacije, a u nekim bazama (Bihac, Bata mca) i tri eskadrile. Na aerodromima B tipa mogla se opsluživati po jedna eskadrila mlazne avijacije. Tako je 5 Vak mogao da obezbedi dva zaza I BA i tri zaza I A. Za dešтва civilne avijacije 1974. problem sa bila odstupanja u kriterijumima požadanskog obezbeđenja pa se desavalo da u aerodromskim manevrima jedna cela aerodromskog obezbeđenja celodobio zadatak da opsluži 2-3 eskadrile. U aerodromu B kategorije poslednje celo pak Baza u Bihacu je imala probleme i sa potpunom svom kategorijom vojnih obveznika na prelazu iz 1960-ih u 1970-te.<sup>2</sup>

U istom periodu po ev od 1965. pa duboko u 70-ih godinama povećala se



Avion Mig 21 ulazi u podzemni hangar aerodroma Bihac. Ovaj podzemni objekat pod nazivom Klek, poznat i kao „Rupa“, verovatno je bio jedan od najvećih investicija u domenu odbrane SFRJ

1. M.R.V. k. 27. 5. Vak, 15.

2. Razvoj OS SFRJ, knj. 4, 147.

3. M.R.V. k. 112a, raznovrsna grada iz 1969.

1. M.R.V. k. 112a, raznovrsna grada iz 1969. godine, isto, k. 5. Vak, 24.

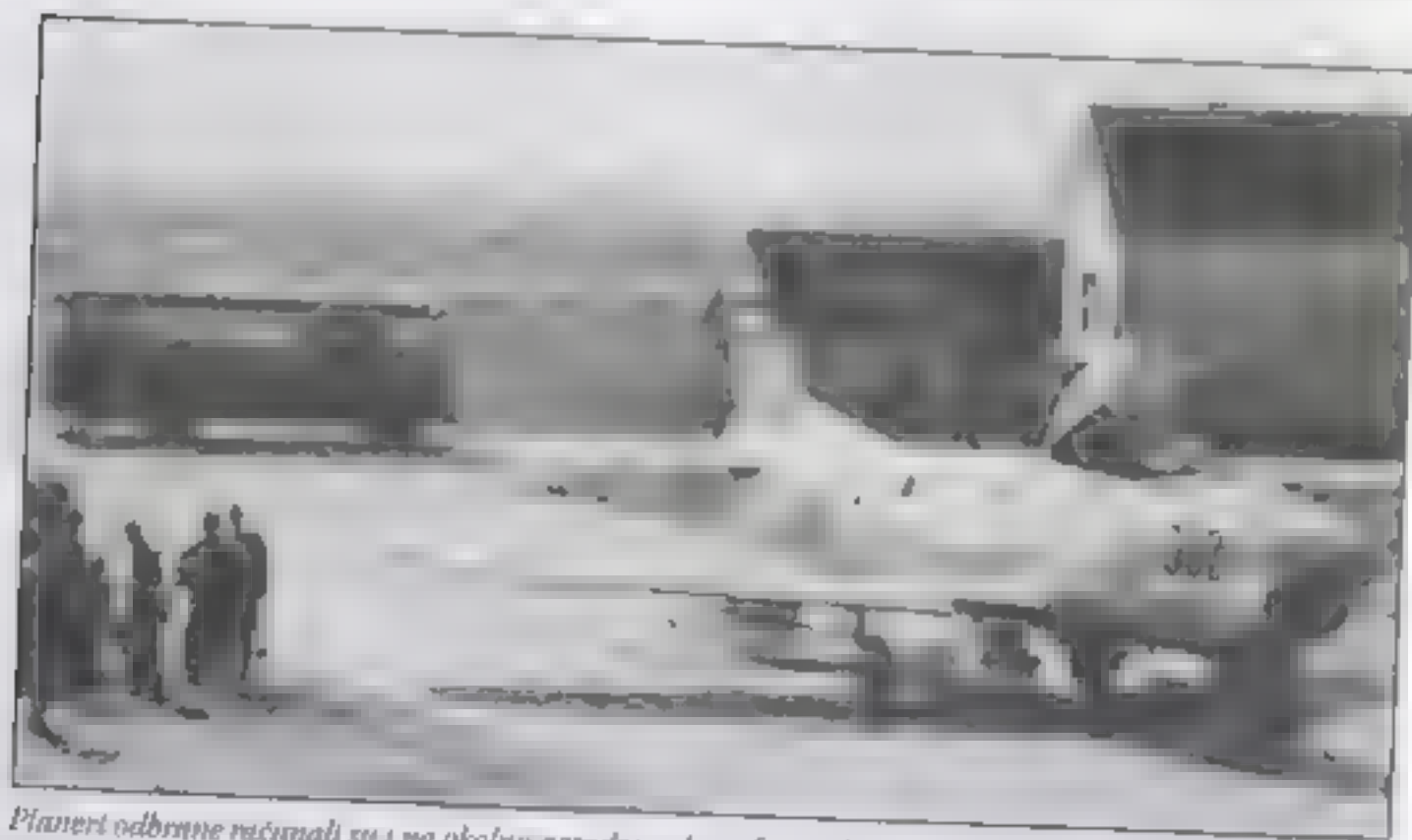
2. M.R.V. k. 27. 5. Vak, 22-29.



migracija vojnih obveznika koji su odlazili na privremeni rad u inostranstvo, što je izazvalo problem popune rezervistima vazduhoplovnih baza u Zemunik, Bihac, Mostaru. Popuna motornim vozilima iz popisa teško je ostvarivana, a starim vozni park RV i PVO počeo je da se modernizuje uvođenjem motornih vozila iz domace i licencne proizvodnje od početka 70-ih godina. Od 1969. godine vojni rok u RV i PVO smanjen je sa 24 na 18 meseci, a već 1971. godine na 12 meseci, što se takođe odrazilo na planiranje i sadržaje obuke.<sup>1</sup>

U domenu moralno-političkog stanja u tom periodu je bilo znatno više pozitivnih iskustava nego negativnih. Sa pažnjom su se pratili sukobi u svetu, pogotovu u onim delovima gde je Jugoslavija kao lider nesvrstanih imala uticaj. Pracen su arapsko-izraelski ratovi, rat u Vijetnamu, sukobi Kine i SSSR-a, vojna intervencija u Čehoslovačkoj. Titova putovanja smatrana su doprinosom mira. Na unutrašnjem planu bilo je sledeće stanje. Uticaj takozvane neprijateljske štampe postojao je na manji deo aktivnog sastava. Posebno kroz poklone komentare iz 1971. godine registrovano je nekoliko slučajeva „istupanja po nacionalno osnove“ koji se mogli kvalifikovati kao nacionalizam i od kojih se više od polovine odnosilo na „sukobe između srpske i hrvatske nacionalnosti“. Bilo je i propagandne delatnosti „na liniji Zapada“, uz specifična praksa slanja materijala na kućne adrese staresin-skog sastava.

U sistemu bezbednosne zaštite na prelazu iz 60-ih u 70-te godine posebno interesovanje stranih službi privlačili su aerodromi Bihac, Cerklje, zatim objekti i postroji raketnih jedinica VOJN i aktivnosti letackih jedinica, naročito ako su prebazirale na neki aerodrom u zahvatu jadransko-pomorskog vojišta, gde su bili izloženi pojačanoj opservaciji. Uz standardne aktivnosti opservacije stranih



Planeri odbirne računali su i na okolnu aerodromsku infrastrukturu u slučaju rata. Na slici IF 86D na levoj strani prikazani su objekti na poligonu Manjača. (Iz M. Micevski)

1 Isto, 11, 12

2 Isto, 126, 148

vojno-diplomatskih i ostalih predstavnika, doslo je do tri „prinudna sletanja“ na aerodrome Cerklje i Bihac. Nekoliko uspešnih akcija preseklo je neke od ovih aktivnosti. Austrijski spasičar Graf Graf uhaćen je u bazini aerodroma Cerklje, onda je na bazi materijala zaplen enog kod njega napravljena izložba koja je obišla sve vazduhoplovne garnizone u cilju obuke.<sup>2</sup>

Procenat staresina koji su imali stambeni problem bio je više manje stabilan. Deo staresina je imao stan van mesta službovanja, obično u prethodnom garnizonu službe. Takođe, podstajarski status je bio problem za mnoge. U delu jedinica RV i PVO raspoređenih u Sloveniji, oko 1980. godine registrovan je znatan broj molbi za napuštanje armije radi zaposlenja u bolje plaćenim preduzećima, ali zbog teskocina vojnog poziva i izdvojenim obavezama uticaja porodice nezadovoljstva napredovanjem u službi „potrošacke psihologije“. Već krajem 60-ih godina osetio se problem velikih naprezanja vazduhoplovnog sastava u Bihacu, gde je zbog osvajanja nove tehnike i vežbi radilo po 16 sati na dan. Sredinom 70-ih godina registrovana su pogoršanja zdravstvenog stanja zbog hroničnih i boljenih povremeni verbalni istupi u „burokratsko-dogmatskom smislu“, malograđanski ili poneki nacionalistički istup. Sredinom 70-ih godina konstatuje se zadovoljstvo povećanjem plata.

## 5.4 ČEHOSLOVAČKA KRIZA 1968

Agresijom na Čehoslovačku koju su izvele armije Varšavskog ugovora predvođene SSSR-om jedinice RV i PVO su prevedene u vis stepen borbene gotovosti 25. avgusta 1968. godine.

Batajonski 204. puk preveden je u noć 20-21. avgusta 1968. u povišenu borbenu gotovost. Puk je dobio signal za borbena dejstva pod nazivom *Čegar*, jer je na radarima uocen veći broj letelica u vazduhu koji su se iz pravca Mađarske kretali ka Jugoslaviji i Beogradu. Komandant Savić je na signal iz VOJN dPVO podigao u vazduh sve raspoložive avione. Posle se ispostavilo da su Sovjeti i Mađari elektronski ometali i simulirali takve radarske slike.<sup>3</sup>

Aktivnosti odbrambene pripreme JNA u toku čehoslovačke krize nazivane su vežbom *Čegar*. U okviru tog zadatka deo letackih jedinica raketnih VOJN prebazirao je ili zaposeo ratne položaje. U 5. VAK u snage su razmestili prema sedecem 13. dPVO bila je sa komandom 3. puka VOJN na KM u selu Buševac. Jedan bataljon ovog puka razmestili su na lokacijama u unutrašnjoj Hrvatskoj: Karlovac, Svak, Dom Mirovac, Pleso, Koprivnica, Donja, endava, drugi bataljon bio je lokacija u vazduhu i po delovima na Muru i Kape kod Poreča. U 1. i 2. letackim brigadama 8. i 172. i 183. ap po jedno odделение bilo je u pripravnosti br. 1. i br. 2, dok je samo kod 117. lovačkog puka ostatak držao

1 Isto, 146-148

2 MIREV k. 27 i Vak

3 MIREV k. 25, Istorija 11. dPVO 1965-1984 (1968), Izjava Ivana Katića autora, septembar 1993; godišnjak istorije 204. lap (1968), spomen-soba 204. lap Batajstva, 204. lovački avijacijski puk, Ponoš, snaga i vrste

9. Izjava na prethodnoj strani



u pripravnosti, br. 3. Cerkljanska 82. avio brigada ostala je sa 237 eskadrilom na nacionalnom aerodromu a njena 238 eskadrila presla je na Pleso. Zagrebački 155. raketni puk je sa po tri lansera na svojim vatrenim položajima imao gotovost za dejstvo do šest minuta. Jedinice ovog puka ostale su u bazi svojih garnizona a samo je 2. rd PVO bio isturen u noć 31. avgusta i 1. septembra na položaj u polju, severno od Ivanić Grada. Jedan od navidanih uspeha u ovoj operaciji bio je neprekidni 18 časovni rad 126. puka na pripremi i otpremanju raketa na položaje. U toku tog zadatka prvi put je primenjeno dejstvo celokupnog sastava u podzemnom objektu Ača (aerodrom Bihać). Od 15. septembra primenivani su posebna procedura za letenje, zabranjene zone, sistemi identifikacije vazduhoplova itd. Ocenjuje se da je u svim zadacima spomenutim visok stepen obučenosti, ličnosti i ideološka monolitnost. Naprežanje vazduhoplovnotehničke službe (VTS) je bilo maksimalno, jer je rad bio neprekidan. Mere su bile potpuno ratne. 11. lina sastav 11. dPVO imao je kontakt sa komandom 11. lina u noć 31. avgusta i 1. septembra. 11. dPVO je imao u radu vreme u toku kojeg su izvršili potpuno i potpuno dejstvo na 11. lina. 11. dPVO je imao u radu vreme u toku kojeg su izvršili potpuno i potpuno dejstvo na 11. lina.

Beogradska 11. dPVO bila je na tezištu očekivane agresije. Batina 204. puk je po eskadrilama zauzeo berbeni raspored. 128. i 129. i 130. i 131. i 132. i 133. i 134. i 135. i 136. i 137. i 138. i 139. i 140. i 141. i 142. i 143. i 144. i 145. i 146. i 147. i 148. i 149. i 150. i 151. i 152. i 153. i 154. i 155. i 156. i 157. i 158. i 159. i 160. i 161. i 162. i 163. i 164. i 165. i 166. i 167. i 168. i 169. i 170. i 171. i 172. i 173. i 174. i 175. i 176. i 177. i 178. i 179. i 180. i 181. i 182. i 183. i 184. i 185. i 186. i 187. i 188. i 189. i 190. i 191. i 192. i 193. i 194. i 195. i 196. i 197. i 198. i 199. i 200. i 201. i 202. i 203. i 204. i 205. i 206. i 207. i 208. i 209. i 210. i 211. i 212. i 213. i 214. i 215. i 216. i 217. i 218. i 219. i 220. i 221. i 222. i 223. i 224. i 225. i 226. i 227. i 228. i 229. i 230. i 231. i 232. i 233. i 234. i 235. i 236. i 237. i 238. i 239. i 240. i 241. i 242. i 243. i 244. i 245. i 246. i 247. i 248. i 249. i 250. i 251. i 252. i 253. i 254. i 255. i 256. i 257. i 258. i 259. i 260. i 261. i 262. i 263. i 264. i 265. i 266. i 267. i 268. i 269. i 270. i 271. i 272. i 273. i 274. i 275. i 276. i 277. i 278. i 279. i 280. i 281. i 282. i 283. i 284. i 285. i 286. i 287. i 288. i 289. i 290. i 291. i 292. i 293. i 294. i 295. i 296. i 297. i 298. i 299. i 300. i 301. i 302. i 303. i 304. i 305. i 306. i 307. i 308. i 309. i 310. i 311. i 312. i 313. i 314. i 315. i 316. i 317. i 318. i 319. i 320. i 321. i 322. i 323. i 324. i 325. i 326. i 327. i 328. i 329. i 330. i 331. i 332. i 333. i 334. i 335. i 336. i 337. i 338. i 339. i 340. i 341. i 342. i 343. i 344. i 345. i 346. i 347. i 348. i 349. i 350. i 351. i 352. i 353. i 354. i 355. i 356. i 357. i 358. i 359. i 360. i 361. i 362. i 363. i 364. i 365. i 366. i 367. i 368. i 369. i 370. i 371. i 372. i 373. i 374. i 375. i 376. i 377. i 378. i 379. i 380. i 381. i 382. i 383. i 384. i 385. i 386. i 387. i 388. i 389. i 390. i 391. i 392. i 393. i 394. i 395. i 396. i 397. i 398. i 399. i 400. i 401. i 402. i 403. i 404. i 405. i 406. i 407. i 408. i 409. i 410. i 411. i 412. i 413. i 414. i 415. i 416. i 417. i 418. i 419. i 420. i 421. i 422. i 423. i 424. i 425. i 426. i 427. i 428. i 429. i 430. i 431. i 432. i 433. i 434. i 435. i 436. i 437. i 438. i 439. i 440. i 441. i 442. i 443. i 444. i 445. i 446. i 447. i 448. i 449. i 450. i 451. i 452. i 453. i 454. i 455. i 456. i 457. i 458. i 459. i 460. i 461. i 462. i 463. i 464. i 465. i 466. i 467. i 468. i 469. i 470. i 471. i 472. i 473. i 474. i 475. i 476. i 477. i 478. i 479. i 480. i 481. i 482. i 483. i 484. i 485. i 486. i 487. i 488. i 489. i 490. i 491. i 492. i 493. i 494. i 495. i 496. i 497. i 498. i 499. i 500. i 501. i 502. i 503. i 504. i 505. i 506. i 507. i 508. i 509. i 510. i 511. i 512. i 513. i 514. i 515. i 516. i 517. i 518. i 519. i 520. i 521. i 522. i 523. i 524. i 525. i 526. i 527. i 528. i 529. i 530. i 531. i 532. i 533. i 534. i 535. i 536. i 537. i 538. i 539. i 540. i 541. i 542. i 543. i 544. i 545. i 546. i 547. i 548. i 549. i 550. i 551. i 552. i 553. i 554. i 555. i 556. i 557. i 558. i 559. i 560. i 561. i 562. i 563. i 564. i 565. i 566. i 567. i 568. i 569. i 570. i 571. i 572. i 573. i 574. i 575. i 576. i 577. i 578. i 579. i 580. i 581. i 582. i 583. i 584. i 585. i 586. i 587. i 588. i 589. i 590. i 591. i 592. i 593. i 594. i 595. i 596. i 597. i 598. i 599. i 600. i 601. i 602. i 603. i 604. i 605. i 606. i 607. i 608. i 609. i 610. i 611. i 612. i 613. i 614. i 615. i 616. i 617. i 618. i 619. i 620. i 621. i 622. i 623. i 624. i 625. i 626. i 627. i 628. i 629. i 630. i 631. i 632. i 633. i 634. i 635. i 636. i 637. i 638. i 639. i 640. i 641. i 642. i 643. i 644. i 645. i 646. i 647. i 648. i 649. i 650. i 651. i 652. i 653. i 654. i 655. i 656. i 657. i 658. i 659. i 660. i 661. i 662. i 663. i 664. i 665. i 666. i 667. i 668. i 669. i 670. i 671. i 672. i 673. i 674. i 675. i 676. i 677. i 678. i 679. i 680. i 681. i 682. i 683. i 684. i 685. i 686. i 687. i 688. i 689. i 690. i 691. i 692. i 693. i 694. i 695. i 696. i 697. i 698. i 699. i 700. i 701. i 702. i 703. i 704. i 705. i 706. i 707. i 708. i 709. i 710. i 711. i 712. i 713. i 714. i 715. i 716. i 717. i 718. i 719. i 720. i 721. i 722. i 723. i 724. i 725. i 726. i 727. i 728. i 729. i 730. i 731. i 732. i 733. i 734. i 735. i 736. i 737. i 738. i 739. i 740. i 741. i 742. i 743. i 744. i 745. i 746. i 747. i 748. i 749. i 750. i 751. i 752. i 753. i 754. i 755. i 756. i 757. i 758. i 759. i 760. i 761. i 762. i 763. i 764. i 765. i 766. i 767. i 768. i 769. i 770. i 771. i 772. i 773. i 774. i 775. i 776. i 777. i 778. i 779. i 780. i 781. i 782. i 783. i 784. i 785. i 786. i 787. i 788. i 789. i 790. i 791. i 792. i 793. i 794. i 795. i 796. i 797. i 798. i 799. i 800. i 801. i 802. i 803. i 804. i 805. i 806. i 807. i 808. i 809. i 810. i 811. i 812. i 813. i 814. i 815. i 816. i 817. i 818. i 819. i 820. i 821. i 822. i 823. i 824. i 825. i 826. i 827. i 828. i 829. i 830. i 831. i 832. i 833. i 834. i 835. i 836. i 837. i 838. i 839. i 840. i 841. i 842. i 843. i 844. i 845. i 846. i 847. i 848. i 849. i 850. i 851. i 852. i 853. i 854. i 855. i 856. i 857. i 858. i 859. i 860. i 861. i 862. i 863. i 864. i 865. i 866. i 867. i 868. i 869. i 870. i 871. i 872. i 873. i 874. i 875. i 876. i 877. i 878. i 879. i 880. i 881. i 882. i 883. i 884. i 885. i 886. i 887. i 888. i 889. i 890. i 891. i 892. i 893. i 894. i 895. i 896. i 897. i 898. i 899. i 900. i 901. i 902. i 903. i 904. i 905. i 906. i 907. i 908. i 909. i 910. i 911. i 912. i 913. i 914. i 915. i 916. i 917. i 918. i 919. i 920. i 921. i 922. i 923. i 924. i 925. i 926. i 927. i 928. i 929. i 930. i 931. i 932. i 933. i 934. i 935. i 936. i 937. i 938. i 939. i 940. i 941. i 942. i 943. i 944. i 945. i 946. i 947. i 948. i 949. i 950. i 951. i 952. i 953. i 954. i 955. i 956. i 957. i 958. i 959. i 960. i 961. i 962. i 963. i 964. i 965. i 966. i 967. i 968. i 969. i 970. i 971. i 972. i 973. i 974. i 975. i 976. i 977. i 978. i 979. i 980. i 981. i 982. i 983. i 984. i 985. i 986. i 987. i 988. i 989. i 990. i 991. i 992. i 993. i 994. i 995. i 996. i 997. i 998. i 999. i 1000. i 1001. i 1002. i 1003. i 1004. i 1005. i 1006. i 1007. i 1008. i 1009. i 1010. i 1011. i 1012. i 1013. i 1014. i 1015. i 1016. i 1017. i 1018. i 1019. i 1020. i 1021. i 1022. i 1023. i 1024. i 1025. i 1026. i 1027. i 1028. i 1029. i 1030. i 1031. i 1032. i 1033. i 1034. i 1035. i 1036. i 1037. i 1038. i 1039. i 1040. i 1041. i 1042. i 1043. i 1044. i 1045. i 1046. i 1047. i 1048. i 1049. i 1050. i 1051. i 1052. i 1053. i 1054. i 1055. i 1056. i 1057. i 1058. i 1059. i 1060. i 1061. i 1062. i 1063. i 1064. i 1065. i 1066. i 1067. i 1068. i 1069. i 1070. i 1071. i 1072. i 1073. i 1074. i 1075. i 1076. i 1077. i 1078. i 1079. i 1080. i 1081. i 1082. i 1083. i 1084. i 1085. i 1086. i 1087. i 1088. i 1089. i 1090. i 1091. i 1092. i 1093. i 1094. i 1095. i 1096. i 1097. i 1098. i 1099. i 1100. i 1101. i 1102. i 1103. i 1104. i 1105. i 1106. i 1107. i 1108. i 1109. i 1110. i 1111. i 1112. i 1113. i 1114. i 1115. i 1116. i 1117. i 1118. i 1119. i 1120. i 1121. i 1122. i 1123. i 1124. i 1125. i 1126. i 1127. i 1128. i 1129. i 1130. i 1131. i 1132. i 1133. i 1134. i 1135. i 1136. i 1137. i 1138. i 1139. i 1140. i 1141. i 1142. i 1143. i 1144. i 1145. i 1146. i 1147. i 1148. i 1149. i 1150. i 1151. i 1152. i 1153. i 1154. i 1155. i 1156. i 1157. i 1158. i 1159. i 1160. i 1161. i 1162. i 1163. i 1164. i 1165. i 1166. i 1167. i 1168. i 1169. i 1170. i 1171. i 1172. i 1173. i 1174. i 1175. i 1176. i 1177. i 1178. i 1179. i 1180. i 1181. i 1182. i 1183. i 1184. i 1185. i 1186. i 1187. i 1188. i 1189. i 1190. i 1191. i 1192. i 1193. i 1194. i 1195. i 1196. i 1197. i 1198. i 1199. i 1200. i 1201. i 1202. i 1203. i 1204. i 1205. i 1206. i 1207. i 1208. i 1209. i 1210. i 1211. i 1212. i 1213. i 1214. i 1215. i 1216. i 1217. i 1218. i 1219. i 1220. i 1221. i 1222. i 1223. i 1224. i 1225. i 1226. i 1227. i 1228. i 1229. i 1230. i 1231. i 1232. i 1233. i 1234. i 1235. i 1236. i 1237. i 1238. i 1239. i 1240. i 1241. i 1242. i 1243. i 1244. i 1245. i 1246. i 1247. i 1248. i 1249. i 1250. i 1251. i 1252. i 1253. i 1254. i 1255. i 1256. i 1257. i 1258. i 1259. i 1260. i 1261. i 1262. i 1263. i 1264. i 1265. i 1266. i 1267. i 1268. i 1269. i 1270. i 1271. i 1272. i 1273. i 1274. i 1275. i 1276. i 1277. i 1278. i 1279. i 1280. i 1281. i 1282. i 1283. i 1284. i 1285. i 1286. i 1287. i 1288. i 1289. i 1290. i 1291. i 1292. i 1293. i 1294. i 1295. i 1296. i 1297. i 1298. i 1299. i 1300. i 1301. i 1302. i 1303. i 1304. i 1305. i 1306. i 1307. i 1308. i 1309. i 1310. i 1311. i 1312. i 1313. i 1314. i 1315. i 1316. i 1317. i 1318. i 1319. i 1320. i 1321. i 1322. i 1323. i 1324. i 1325. i 1326. i 1327. i 1328. i 1329. i 1330. i 1331. i 1332. i 1333. i 1334. i 1335. i 1336. i 1337. i 1338. i 1339. i 1340. i 1341. i 1342. i 1343. i 1344. i 1345. i 1346. i 1347. i 1348. i 1349. i 1350. i 1351. i 1352. i 1353. i 1354. i 1355. i 1356. i 1357. i 1358. i 1359. i 1360. i 1361. i 1362. i 1363. i 1364. i 1365. i 1366. i 1367. i 1368. i 1369. i 1370. i 1371. i 1372. i 1373. i 1374. i 1375. i 1376. i 1377. i 1378. i 1379. i 1380. i 1381. i 1382. i 1383. i 1384. i 1385. i 1386. i 1387. i 1388. i 1389. i 1390. i 1391. i 1392. i 1393. i 1394. i 1395. i 1396. i 1397. i 1398. i 1399. i 1400. i 1401. i 1402. i 1403. i 1404. i 1405. i 1406. i 1407. i 1408. i 1409. i 1410. i 1411. i 1412. i 1413. i 1414. i 1415. i 1416. i 1417. i 1418. i 1419. i 1420. i 1421. i 1422. i 1423. i 1424. i 1425. i 1426. i 1427. i 1428. i 1429. i 1430. i 1431. i 1432. i 1433. i 1434. i 1435. i 1436. i 1437. i 1438. i 1439. i 1440. i 1441. i 1442. i 1443. i 1444. i 1445. i 1446. i 1447. i 1448. i 1449. i 1450. i 1451. i 1452. i 1453. i 1454. i 1455. i 1456. i 1457. i 1458. i 1459. i 1460. i 1461. i 1462. i 1463. i 1464. i 1465. i 1466. i 1467. i 1468. i 1469. i 1470. i 1471. i 1472. i 1473. i 1474. i 1475. i 1476. i 1477. i 1478. i 1479. i 1480. i 1481. i 1482. i 1483. i 1484. i 1485. i 1486. i 1487. i 1488. i 1489. i 1490. i 1491. i 1492. i 1493. i 1494. i 1495. i 1496. i 1497. i 1498. i 1499. i 1500. i 1501. i 1502. i 1503. i 1504. i 1505. i 1506. i 1507. i 1508. i 1509. i 1510. i 1511. i 1512. i 1513. i 1514. i 1515. i 1516. i 1517. i 1518. i 1519. i 1520. i 1521. i 1522. i 1523. i 1524. i 1525. i 1526. i 1527. i 1528. i 1529. i 1530. i 1531. i 1532. i 1533. i 1534. i 1535. i 1536. i 1537. i 1538. i 1539. i 1540. i 1541. i 1542. i 1543. i 1544. i 1545. i 1546. i 1547. i 1548. i 1549. i 1550. i 1551. i 1552. i 1553. i 1554. i 1555. i 1556. i 1557. i 1558. i 1559. i 1560. i 1561. i 1562. i 1563. i 1564. i 1565. i 1566. i 1567. i 1568. i 1569. i 1570. i 1571. i 1572. i 1573. i 1574. i 1575. i 1576. i 1577. i 1578. i 1579. i 1580. i 1581. i 1582. i 1583. i 1584. i 1585. i 1586. i 1587. i 1588. i 1589. i 1590. i 1591. i 1592. i 1593. i 1594. i 1595. i 1596. i 1597. i 1598. i 1599. i 1600. i 1601. i 1602. i 1603. i 1604. i 1605. i 1606. i 1607. i 1608. i 1609. i 1610. i 1611. i 1612. i 1613. i 1614. i 1615. i 1616. i 1617. i 1618. i 1619. i 1620. i 1621. i 1622. i 1623. i 1624. i 1625. i 1626. i 1627. i 1628. i 1629. i 1630. i 1631. i 1632. i 1633. i 1634. i 1635. i 1636. i 1637. i 1638. i 1639. i 1640. i 1641. i 1642. i 1643. i 1644. i 1645. i 1646. i 1647. i 1648. i 1649. i 1650. i 1651. i 1652. i 1653. i 1654. i 1655. i 1656. i 1657. i 1658. i 1659. i 1660. i 1661. i 1662. i 1663. i 1664. i 1665. i 1666. i 1667. i 1668. i 1669. i 1670. i 1671. i 1672. i 1673. i 1674. i 1675. i 1676. i 1677. i 1678. i 1679. i 1680. i 1681. i 1682. i 1683. i 1684. i 1685. i 1686. i 1687. i 1688. i 1689. i 1690. i 1691. i 1692. i 1693. i 1694. i 1695. i 1696. i 1697. i 1698. i 1699. i 1700. i 1701. i 1702. i 1703. i 1704. i 1705. i 1706. i 1707. i 1708. i 1709. i 1710. i 1711. i 1712. i 1713. i 1714. i 1715. i 1716. i 1717. i 1718. i 1719. i 1720. i 1721. i 1722. i 1723. i 1724. i 1725. i 1726. i 1727. i 1728. i 1729. i 1730. i 1731. i 1732. i 1733. i 1734. i 1735. i 1736. i 1737. i 1738. i 1739. i 1740. i 1741. i 1742. i 1743. i 1744. i 1745. i 1746. i 1747. i 1748. i 1749. i 1750. i 1751. i 1752. i 1753. i 1754. i 1755. i 1756. i 1757. i 1758. i 1759. i 1760. i 1761. i 1762. i 1763. i 1764. i 1765. i 1766. i 1767. i 1768. i 1769. i 1770. i 1771. i 1772. i 1773. i 1774. i 1775. i 1776. i 1777. i 1778. i 1779. i 1780. i 1781. i 1782. i 1783. i 1784. i 1785. i 1786. i 1787. i 1788. i 1789. i 1790. i 1791. i 1792. i 1793. i 1794. i 1795. i 1796. i 1797. i 1798. i 1799. i 1800. i 1801. i 1802. i 1803. i 1804. i 1805. i 1806. i 1807. i 1808. i 1809. i 1810. i 1811. i 1812. i 1813. i 1814. i 1815. i 1816. i 1817. i 1818. i 1819. i 1820. i 1821. i 1822. i 1823. i 1824. i 1825. i 1826. i 1827. i 1828. i 1829. i 1830. i 1831. i 1832. i 1833. i 1834. i 1835. i 1836. i 1837. i 1838. i 1839. i 1840. i 1841. i 1842. i 1843. i 1844. i 1845. i 1846. i 1847. i 1848. i 1849. i 1850. i 1851. i 1852. i 1853. i 1854. i 1855. i 1856. i 1857. i 1858. i 1859. i 1860. i 1861. i 1862. i 1863. i 1864. i 1865. i 1866. i 1867. i 1868. i 1869. i 1870. i 1871. i 1872. i 1873. i 1874. i 1875. i 1876. i 1877. i 1878. i 1879. i 1880. i 1881. i 1882. i 1883. i 1884. i 1885. i 1886. i 1887. i 1888. i 1889. i 1890. i 1891. i 1892. i 1893. i 1894. i 1895. i 1896. i 1897. i 1898. i 1899. i 1900. i 1901. i 1902. i 1903. i 1904. i 1905. i 1906. i 1907. i 1908. i 1909. i 1910. i 1911. i 1912. i 1913. i 1914. i 1915. i 1916. i 1917. i 1918. i 1919. i 1920. i 1921. i 1922. i 1923. i 1924. i 1925. i 1926. i 1927. i

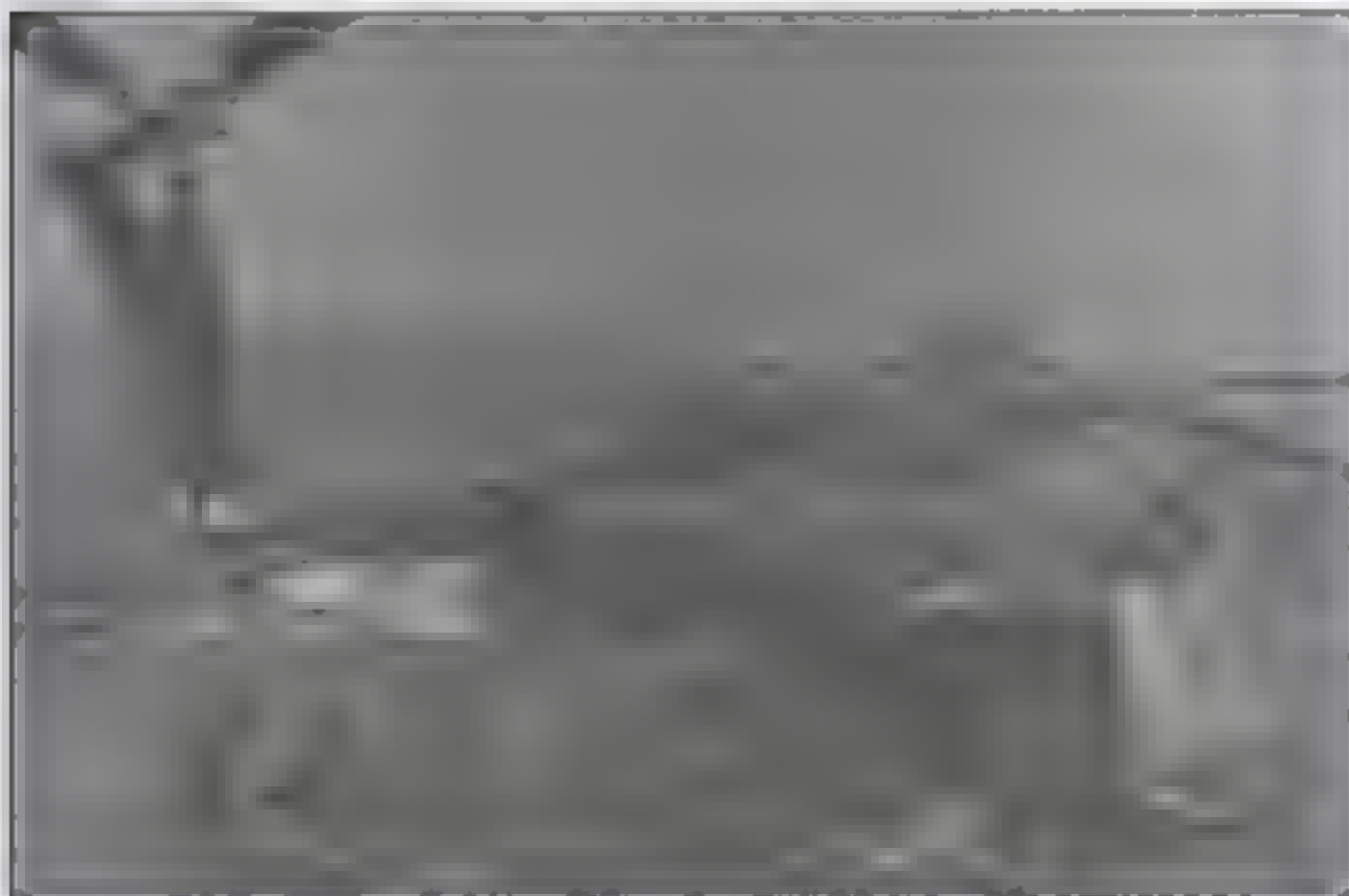


agresije sa istoka. Interesantno je da je vezba Avala pokazala da je potrebno formirati još jednog korpusa, upravo na centralnom prostoru zemlje. U predlogu 5. vaka navedena je ista struktura jedinica sa kojima je kasnije u reorganizaciji *leđništvo* 1986. godine formiran treći korpus. Obrazloženje je bilo u tome što 5. Vak u podršci tri armije i VPO nije bio u stanju da operativno zadovolji sve zahteve, pa je predlog za novu podelu teritorija omogućavao čistu liniju komandovanja u smislu podrške armiji, preko komande VaK.<sup>1</sup>

### 5.4.1 Epoha velikih vežbi

Kriza u Čehoslovačkoj donela je tadaš redefinicije upotrebe jedinica RV i PVO, pogotovo u domenu novih ratnih planova i elaborate borbene gotovosti. Deo tih aktivnosti proveren je na nekoliko manjih taktičkih vežbi izvedenih u periodu 1969–1971. sa pramenom iskustava iz 1968. prebaziranjem, borbeni protiv vazdušnog desanta itd.

Vazduhoplovna taktička vežba *Vežba 70* održana septembra 1970, predstavljala je svojevrsnu proveru efikasnosti sistema PVO kroz proveru efikasnosti deštava I A i RI PVO pri odbijanju napada na neprijateljeve ciljeve na različitim visinama i proveru osposobljenosti radarskih jedinica u uslovima visokog intenziteta napada neprijateljeve avijacije. Simulirani su otežani uslovi za dejstva kroz veštač zaslepost vazdušnog prostora, različite vrstine grupa i njihove visine leta, narušavanje



Ulazak helikoptera Mi-8 omogućio je povećanu vazdušnu mobilnost jedinicama IJA. Ovde pripadnici planinske brigade ukrcavaju se na ratnom aerodromu Moskanica. Manevar Sloboda 71.

sistema veza i otežano sadejstvo I A i raketnih jedinica. Vežba je bila uspešna i u njoj je pokazana visoka amesnost u organizovanju i izvođenju borbenih dejstava.

Treći veliki manevar u JNA održan je od 2. do 9. oktobra 1971, na prostoriji Bela Kraina – Kordun – Banja – Lika – zapadna Bosna. Naziv je bio simboličan *Sloboda 71*. Učestvovalo je oko 40.000 pripadnika JNA i TO. Cilj manevra je bio da se proveru sistem funkcionisanja koncepta u ratu sa savremenom naoružanim protivnikom. Snage RV i PVO, tačnije 5. Vak sa ojačanim učestvovala sa tim vežbi *Poslednja* koja je bila neka vrsta uvertire u veliki manevar sa temom odbrane od vazdušnog desanta i napada avijacije na aerodrome. Inače, na neki liko vežbi 1970–1972. posebno se prorađivala tema helikopterskih i vazdušnih desantata agresora na aerodrome kao i njihova odbrana. Uticaj događaja u Čehoslovačkoj bio je presudan za programiranje ovakvih scenarija. U toku manevra, avijacija kao „plavi“ podržavala napade agresorove operativne grupe a zatim u ulazi „crvenog“ jugoslovenske snage. U prvoj etapi avijacija agresora je obezbeđivala i podržala nasilni prelaz reke i vise helikopterskih desantata dok je avijacija „crvenog“ odbijala napade agresora. Druga etapa je uključivala angazovanje „plavog“ u padobranskom desantu i njegovo zaštitu dok je avijacija „crvenog“ sprečavala svim dejstvima desant dejstvovanje i po njemu i po snagama „plavih“ a deštinu komandni u trećoj etapi data je podrška protivudaru „crvenog“ posle izbijanja vazdušnog desanta (ovo poslednje je u stvari bio bojni događaj jedinica I A i I BA na poligonu).

U javnim analizama istaknut je pozitivan efekat manevra na proveru pogodnosti RV i PVO u konceptu opštenarodne odbrane. Potvrđeno je da RV može da izvodi borbena dejstva u sadejstvu sa kopnenim snagama kao i u uslovima malog vidljivosti nad noćnost snaga agresora na kopnu i u vazduhu. Iskustva su pokazala da u deo sastava imaju neprikladnu i zamaču i potpunost prema ratnim potrebama a da efekti treba očekivati samo onca kada se dejstva RV i PVO usklađena sa dejstvima kopnenih snaga. Neblagovremena varenja potiskivanja davala ozbiljno taktički efekat. Ukazano je na to da su kod IJA efekti dejstva nastupili u datom manju grupa nego u drugom vremenu dejstava većih grupa avijacije. U PVO se potvrđeno nepouzdanost sistema VOLLN na visinama ispod 10.000 m a lovi kod istih prosečnih izdejtava na aerodromima niva cela posmatranja i dejstva u rešenju sa visinom koja VaK kao vezu i njegov komandni sistem koji je bio svojski razvijen i uslovi koji su bili potrebni za rešenje potrebnih poslova vezanih uz rešenje i kome. Većina osjećanja operativna dejstva helikopterske snage u sistav grupata kao sistem komandovanja i RV planiraju skisivanjem sa ove vežbe trebalo je moći rešiti a smisla brzine njenosti i zaštite podataka.

Većina vežbi koja je imala takod proveru koncepta odbrane ozbiljno su se bavila. 2. održana je septembra 1972. godine. Vazduhoplovne snage su prethodno bile angažovane u pripremnoj vežbi *Gora 72*. Za snage RV i PVO to je

1. Isto. 40–42. Razvoj OS SFRJ knj. 4, 3.

2. Razvoj OS SFRJ knj. 4, 311.

3. O učesnicima 63. padobranske brigade na manevru Sloboda 71. videti Stojan J. i dr. *Pod kupolom padobrana*. Beograd 1980; isto, 63. *padobranska 1953–1977*. Beograd 2004, 136–146.

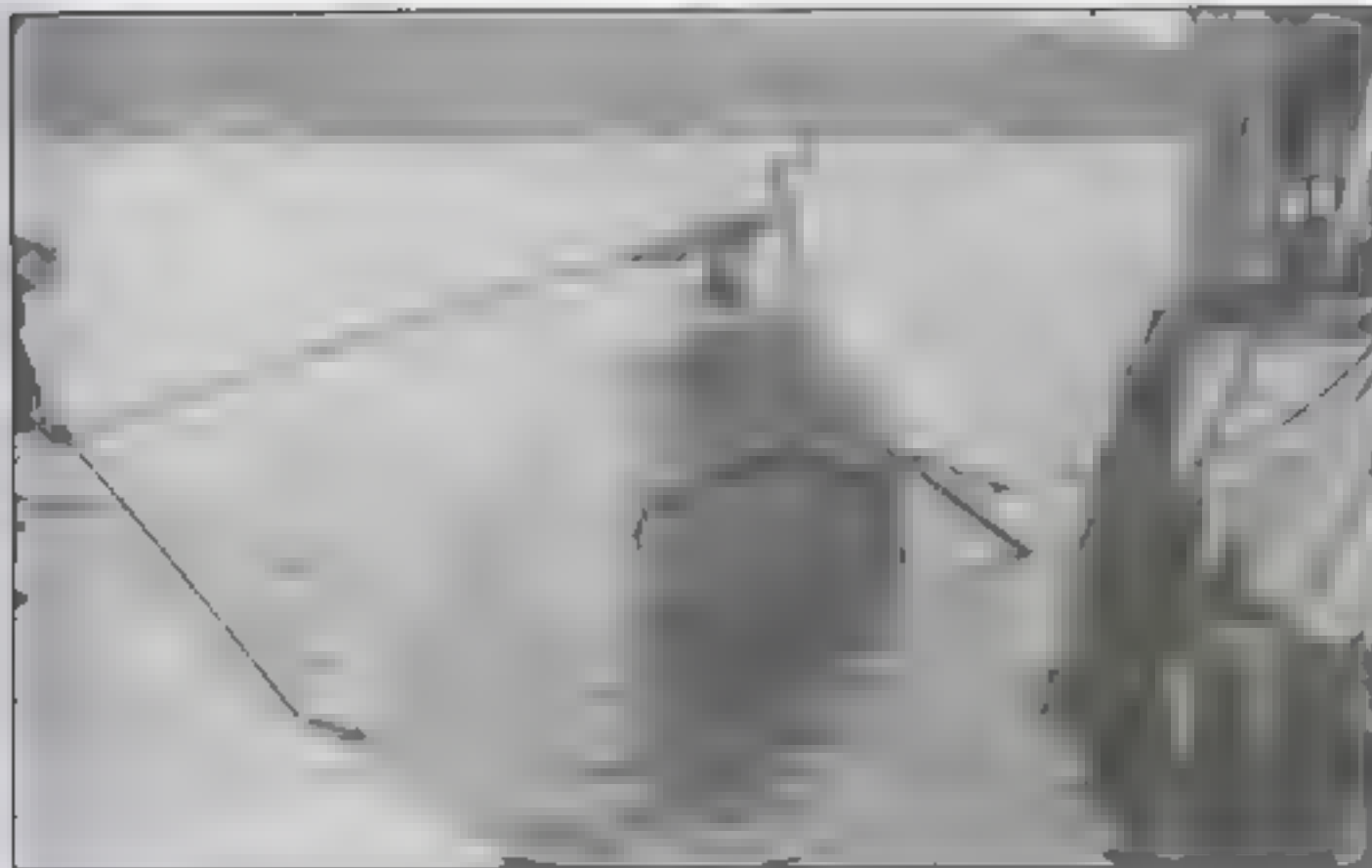
4. Razvoj OS SFRJ knj. 4, 312.

5. MVRV, k. 27.5. VaK, 63–77.









*Ponekad je bilo i incidenta kakav je ovaj pad S-55 u more*

brigada. Tri se lica i trojke između dve DPVO sastajala na liniji Doni-Miholac-Lipova-Pelješac. Tri eskadrile lake avijacije prepućene su sa dva avijacijska brigadama (461, 466 i 467) a jedna namenjena za izbuku rezervnih oficira pošto je isto sastav VVA. U 1973. formirane su dve nove eskadrile sa avijacijom lastreb (247. bar i 351. iac), a dve eskadrile su direktno potčinjene Komandi KV. 352. iac i 675. iac. Naredno je formirane još jedna i g raketnog puka (30) sa sistemom Neva-M. Obuka pripadnika ovog puka kao i prijem tehnike trajala je od januara meseca. Puk je u drugoj polovini ali izveo prvo bojevo gađanje na poligona Kamenjak i 17. septembra 1973. uveden je u sistem bezustva. Na taj način je predložena i formacija i stvaranje nove jedinice naabom zahvaljujući isporukama nove tehnike.<sup>1</sup>

U isto reorganizaciji 1973. došlo je do izmena u jedinicama prirovnice avijacije. Početkom 1978. godine SSSR je poslao isporuku novih transportnih helikoptera tipa Mi-8 sa komandama Nisu bar formirana dva 119. helikopterski puk i 119. kom. 3. i 4. i 5. tri eskadrile su preobučene na helikopter Mi-8. Sve su isporuke iz SSSR-a trajale sve do septembra 1976. Nove isporuke transportnih helikoptera Mi-8 iz SSSR-a omogućile su ike izmene u formaciji. Reorganizovani su pukovi

1. Nar. SSNO str. pov. 131-50, 14. septembar 1973; isto, k. 25. Istorija 11. DPVO 1965-1984 (1973), isto, k. 26A

Nar. DSNO 45-12, od 7. marta 1973. Pored ponovo formirane 462. eskadrile, na mesto trenaznih eskadrila VSI formirane su 464. (ponovni) i nove 466. i 467. eskadrila lake borbene avijacije.

Nar. DSNO 45-36, od 29. avgusta 1973.

2. Nar. SSNO str. pov. 131-50, od 14. septembra 1973.

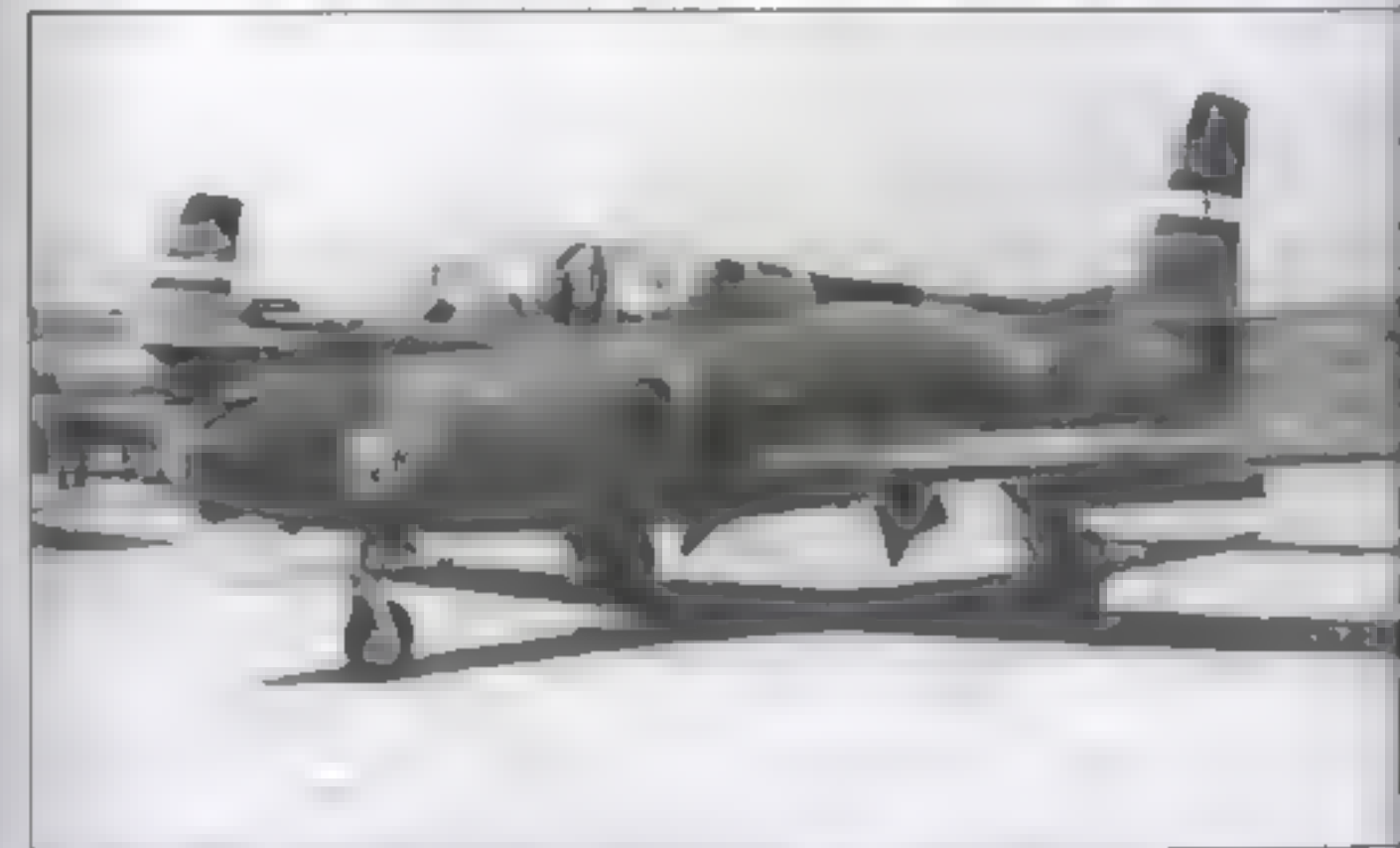
MIRV, k. 27.5. VaK (1975).

3. Puk je formiran prema naredbi DSNO str. pov. 575, od 10. decembra 1967 i rokom izvršenja do 30. aprila 1968. Detaljnije o upotrebi ovog helikoptera u RV i PVO videti u tekstu Aleksandar Radić, *Nezamjenljiva osmica, naša krila* 34, mart 2001, 6-7.

pomoćne avijacije (111 i 119. ponovno formaciji sa dve transportne helikopterske eskadrile i jednom transportnom avijacijskom eskadrom. Posle reorganizacije 1977. puka i predislocirana dve komande u Mostar, iste godine je započeta preobuka na helikopter SA-341 Gazela.<sup>2</sup>

Jugoslovića je 1971. godine u Francuskoj od firme Aerospas al kupila liencu modernog lakog helikoptera SA-341 Gazela. Licenca je kupljena 1. oktobra 1971. pre nego što je taj tip usao u francusko naoružanje. U pitanja je bila delimicna licenca sa kooperacijom, da bi se izbeglo dugotrajno osvajanje pojedinih delova (rotorska glava i kasnenje alaska u jedinice, kao kod helikoptera S-55). Takođe, preduzeće Soko je radio neke delove za Aerospasial u kooperaciji. Komanda novog 107. skelskog helikopterskog puka počela je u Mostaru sa dve eskadrile pripreme za prijem lakih helikoptera Gazela ali je zbog kasnenja isporuka ovog helikoptera iz fabrike Soko puk bio nekompletan i imao je samo Gazele francuske proizvodnje. Tek znatno kasnije, 1979. godine, stigle su prve Gazele iz licencne proizvodnje. Zmena za kratko korišćene protivpodmorničke S-55 stigla je već 1974. godine kada je iz SSSR-a isporučeno šest protivpodmorničkih helikoptera Ka-25 (HP-43), kojima je preoružana 784. ppdhe u Divuljama.

U ovom periodu došlo je do smene generacija pa je američka borbena avijacija zaključno sa 1974. godinom uglavnom bila rashodovana. Jedinice lovačke avijacije kompletno su bile naoružane sovjetskim Migovima različitih varijanti. Jedinice lovačko-bombarderske avijacije Jugoslovenskim jurisajama lastreb. Ova tip osavremenio je IBA i približio se konceptu zamisljenog partizanskog rata, a



*Jugoslovenske industrije. Sve pilotske generacije od 1966. do 1999. godine letele su na ovom tipu*

1. Nar. SSNO, 45-1 od 6. januara 1973.

2. *Aerospatiale/Westland Gazelle, part 2, Air Picotrial July 1978*, 263-265 (u tekstu objavljena fotografija puka Gazela za RV, tab. br. 1030, sa br. 12003).

3. *Soko, vazduhoplovna industrija*, 47-48, 51.

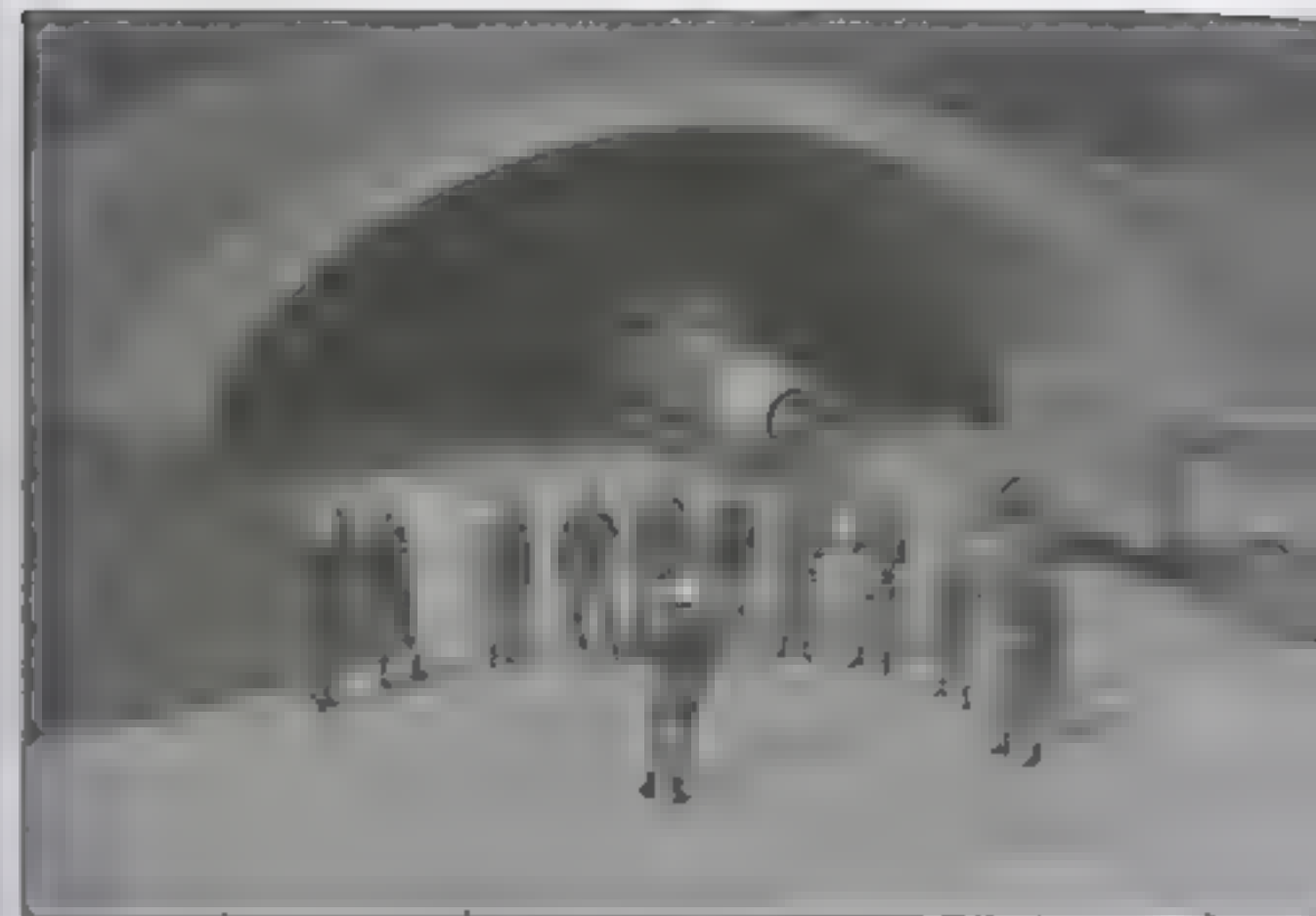


je realno višestruko smanjena njena ubojna moć. Krajem 1975. godine bilo je 2<sup>o</sup> borbena eskadrila sa 421 avionom i 50 pilota u jedinicama, od ukupno 639. Pomocna avijacija je imala osam helikopterskih, tri transportne i jednu eskadrilu za vezu sa ukupno 249 vazduhoplova i 243 pilota, od ukupno 389. Nalet predviđen godišnjim planovima bio je 80 sati za pilote L-A, 120 za pilote L-B-A, transportne avijacije 85, helikoptera 70, lake borbene avijacije 80 i avijacije za vezu 100 sati. Ostvaren nalet kretao se kod avio brigade za podršku preko 5000 sati, lovačkog puka preko 3000 i transportnih pukova 4.700 sati.

U periodu 1975–1979, izdata su brošura pravila i uputstva kojima su bila neposredno vezana za obuku avijacijskih jedinica RV i PVO, kao što su: v.dovsko pravilo Upotreba RV i PVO, Pravilo lovačke avijacije, Pravilo lovačko-bombarderske avijacije i Pravilo vazduhoplovne baze. Upravo sa tim, inovirani su programi letacke obuke gotovo za sve vrste avijacije, anete su nove vežbe koje su bile izraz promena u vazduhoplovnoj tehnici kod nas i u svetu, kao i u taktičkoj njenoj upotrebi. U tom periodu, težište obuke avijacijskih jedinica bilo je na uvežbavanju manevra letom i prebaziranjem, dan i noć, manevarskoj borbi u vazduhu na malim visinama, dejstvu po objektima na pokretnim poligonima na udaljenosti od aerodroma baziranja bliskom krajnjem taktičkom radijusu, uvežbavanju taktičkih postupaka za savlađivanje PVO na maršrutu i reonu objekta dejstva i vizuelnom, aerofoto i radio-tehničkom izviđanja sa različitih visina i uz primenu različitih manevra. Posebna pažnja je poklonjena dejstvu sa ratnih stajanki iz različitih stepena pripravnosti, kao i maksimalnom iskoriscenju sredstava za objektna kontrolu rezultata dejstava.

### 5.5.1 PVO sedamdesetih godina

Iskustva rata u Vijetnamu uslovala su početkom 70-ih godina dalja preispitivanja vezana za eventualna agresija i sistem PVO. Iz PVO je čak predlagano da se u Vijetnam uputi kvantifikovan vazduhoplovac radi ispitivanja tamošnjih iskustava, kao i da se na konsultacije u SSSR upute pojedinci iz RV i PVO i Uprave PVO radi obezbeđivanja novih analiza i dragih materijala po pitanju iskustava rata u Vijetnamu i sovjetskih pogleda u vezu s tim. Procene sistema PVO u govoriti su da je u Vijetnamu, pored ciljeva na polazima, izbacivanje i uslovljavanje na visinama 5000–7000 metara bilo zadnja linija obrane, ali je bio problem u mogućnosti nastan nasreda sopstvene lovačke avijacije zbog ograničenog broja kanala veze, neavezbanosti, istra neatanog nasreda kao i u preciznosti nasreda iznad 12000 metara. Ratna iskustva iz Vijetnama i očekivanja dejstva avijacije sa srednjih velikih visina upućivala su pilotere RV da saznaju da se u okviru plana *Kada treba* oronati satinu ki po novu raketnih sistema sposobnih za borbu na srednjim velikim visinama sa platonom dejstva koji ne bi smeo da bude ispod 18 km. Iste godine je planirano stvaranje jedne raketnog puka. Potom oko 1975. godine kao rezultat je postojeca dva puka do nivoa brigade sa po osam raketnih divizionaa. Dva raketna puka sa ukupno osam raketnih i dva raketno-tehnička divizionaa predstavljali su sa lovačke avijacije, osim nac. PVO i odbramb. sedišnih reona Beograda i Zagreba gde su se očekivali nasreda agresora, da se smatrao se da taktičko-tehničke osobine ovih sistema predstavljaju veoma efikasno sredstvo



Priprema za dejstvo na vežbi Golija 76. Piloti 204. puka ispred aviona 22870 sa svetloplavom oblogom, tipa Mig 21 MF. Šest komada ovog tipa ušli su u sastav RV 1975. godine.

u borbi protiv vazдушnih ciljeva na srednjim i velikim visinama. Ratna iskustva Vijetnamskog rata upućivala su jugoslovenske planere da se u sledećem periodu intenzivno na nabavku raketnih sistema sposobnih za borbu i na srednjim i velikim visinama „sa platonom dejstva koji ne bi smeo da bude ispod 18 km“. Uglavnom sve je planirano uz oslon na nabavke i konsultacije sa SSSR-om.

Sa postojećom generacijom Migova (100–110 operativnih u sedam eskadrila RV) ne moglo da vodi efikasne borbe na visinama od 5000 do 12000 metara. Smatrao se da se, zavisno od koncepcije napada agresora, dnevno može ostvariti 180–260 a po do tri po aviona sa efektom 30–50 oborenih agresorovih aviona. Planere RV i PVO u prvoj polovini 70-ih godina zabrinjavalo sa strane moglo je i lovačke avijacije na visinama preko 12000 metara, pre svega zbog slabosti i nerazumevanja nasreda avijacije sa strane jedinica PVO. Na saobrazu i nepoverljivost na Migovi na tim visinama. Bratavštine i to što su mogli da pogledaju na pretnje jugoslovenskim vazdušnim prostorima sa visina preko 19000 metara. Avioni za ove visine nisu ni bili predviđeni za nabavku.

Za drugu polovinu 70-ih godina bila je predviđena nabavka savremenije zije lovca Mig-21 (L-X), ili Mig-23 – sposobnih za efikasna dejstva na velikim visinama, kao i uvođenje dozvučnih domaćih aviona Orao sa raketama v–v za lovačkih zadataka.

Od 1974. modernizovan je i sistem automatizacije obrade podataka i kodiranja uvođenjem savremenije opreme sa računarima treće generacije. U sistemu AS-74 i AS-75 opremili su raketne i jedinice VOJIN. Uvođenjem siste-

1. Studija, Sistem PVO na srednjim i velikim visinama, zaostavština pukovnika S. Sofronića, 1–13, 16–17.

AS-7 razrešen je problem integracije lovačke aviacije i raketnih jedinica sa savremenom i sofisticiranom tehnologijom automatskog navođenja lovačke aviacije u vazduhu i usmeravanja raketnih jedinica. Sistem AS-7 uveden je za potrebe upravljanja raketnim jedinicama.

U realizaciji projekta LA ubrzo je došlo do korekcija. Zbog nepovoljnog razvoja projekta Orao ovaj tip aviona nije planiran za uvođenje u LA. Do sirenja termacije nije došlo, ali su zato nove sporuke aviona Mig-21 poboljšale situaciju u smislu modernizacije. Poslednju verziju aviona Mig-21 jugoslovensko vazduhoplovstvo počelo je da prima od 1977. godine. Reč je o verziji Mig-21bis, a RV PVO poznatiji kao L-17 koja se znatno razlikovala od dotadašnjih tipova. Staresine su preobučene na avion Mig-21bis 1977. godine u Krasnodaru (SSSR) u trajanju od 45 dana. Po povratku ove grupe iz SSSR-a izvršena je preobuka komande preostalih pilota. Više 126 eskadrila na avion L-17. Za ova eskadrila preobuka je završena u sedmoj godini, odmah se započela preobuka 127. de, koja je završena u prvoj polovini 1979. godine. Reč ova obuka je u međuvremenu izvođena na L-17 ali u postepeno osvajanje nova verzija. Zbog održavanja aviona Mig-21bis a garantnom roku u puku se sve do 1983. nalazilo desetak sovjetskih tehničara.<sup>3</sup>

Kada se dodaje da je u septembru 1977. formiran i jedan 450. raketni puk PVO naoružan raketnim sistemom Neva-M, vidimo da je u tom periodu dešilo



Uvođenje Migova verzije L-17 i L-17K-Bis i Bis-K bilo je značajan impuls za lovačku avijaciju. Podi

1. Elaborat o protivazdušnoj odbrani (izrađen 1988. u upravi ARJ PVO) na

2. Elaborat o protivazdušnoj odbrani (izrađen 1988. u upravi ARJ PVO) na

3. Elaborat o protivazdušnoj odbrani (izrađen 1988. u upravi ARJ PVO) na

Sa njim je moguće izvršiti sve elemente višeg pilotiranja, a bio je vrlo kvalitetan u vazdušnoj borbi na malim visinama. Avion je bio opremljen radarom RP-22 SMA (Sahr 21), sistemom za automatsko upravljanje SA-23 ESN i radio-sistemom bliskog navigacije RSN-55. Avion je takođe mogao da nosi značajan ubojni teret pod krilima. Godišnje istorije 204. vlp (1977-1982), spomen-soba 204. lap Batanica, 204. lovački avijacijski puk, Ponos, snaga i viteštvo, multimedijalna prezentacija (CD)



Marsal Tito u poseti raketarima na aerodromu Batanica 1975. godine, razgleda novopristigle rakete tipa Neva novohromiraniog 350. raketnog puka PVO (250. rbr PVO)

tično zaokružena satrena moć PVO za period do rata 1991. godine. Posle borevog gađanja na rtu Kamenjak, puk je 17. marta 1978. usao u sistem dežurstva.

Ios 1974. godine zaključeno je da se zapostavljenost izuzetno resenja i izrada tiktike vazdušne borbe lovačke aviacije jer je bilo jasno da se ne može računati na presretanje većih grupa parom ili pojedinačnim avionom. K-tikovanje je asvojen stav da će savremena dešavanja clazivne avijacije biti pretežno na malim visinama, na osnovu čega je dato tezište obuke u presretanju. Međutim, zvedeno je samo 30% takve obuke, a nne obezbeđena ni efikasnost na svim visinama. „Lovačka avijacija uvezbana je za presretanje avionom parom pretežno na čitave kin ne maksimalno, ali je nedovoljno sigurna da će dešavati potrepstaju koji će voditi na savarsku i zvesnu borbu dakle lovačka bomba detskoj avijaciji a ne savarska bombarderskoj“, kako se predviđalo

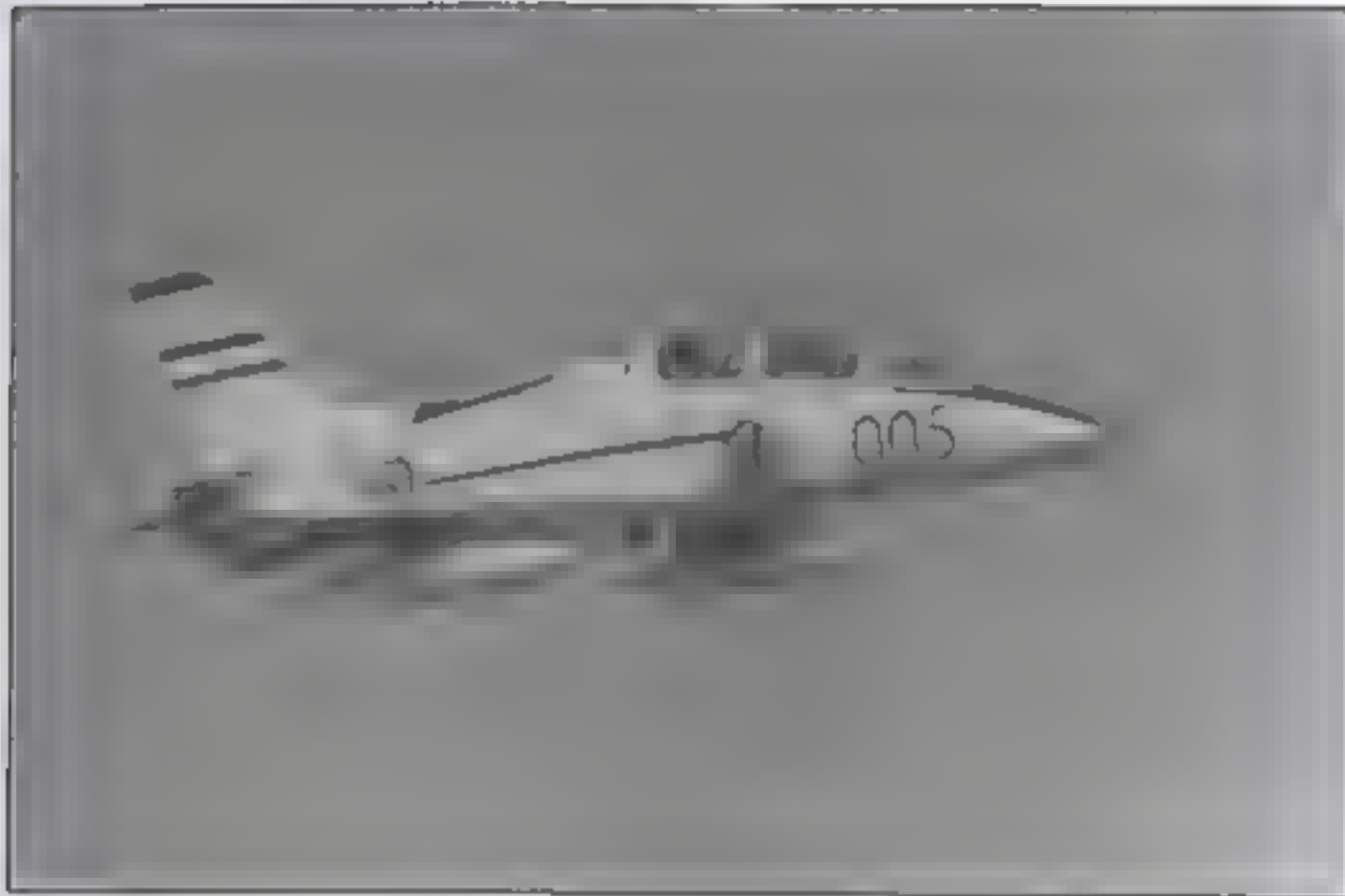
## 5.2 Oslon na domaće vazduhoplovne projekte

Lovačka bombarderska avijacija se u potpunosti razvijala i razvijala i kasnim 70. i 80. godinama jer je projekat Orao kasnije imao mnogo realizovanih sadržaja. Na njemu se može videti avijacija je posebno razvijala zbog male nosivosti tereta porava zamora materijala i delatnosti. Stoga je početkom 80. ih god. razman lo popunu bae na cko 1978. Nasavši se u takvoj situaciji vazduhoplovni

1. Kraljevske lance 1978. (2012. povodom 25 godina 450. raketnog puka PVO, (Medojević Dragomir) Beograd







Drugi prototip Super Galeba (23005), poleteo je 14. decembra 1979. godine. Ovaj primerak sa celopokretnim horizontalnim repom, postao je obrazac za serijsku proizvodnju. (VOC)

G 4 je bio moderan školski borbeni avion namenjen za letacku i borbenu obuku. Za drugu namenu bio je opremljen sa četiri potkralina nosaca za naoružanje, kon-temerom sa topom od 23 mm. Na taj način avion je ispunjavao zahteve ograni-čenog, ali sasvim upotrebljivog borbenog aviona. Raznoliko i njegova uloga u osnovnom i produženom školovanju pilota je bila prisutna. Naiznamicnije slič-nosti aviona Orlo i G 4 su motor tipa Vajpet i oprema. Belo obojen prototip Galeb G 4 (23004) izvršio je pre roka prvi let 17. jula 1978. sa pilotom Mirkom Anževićem za komandama. Drugi prototip 23005 poleteo je 16. decembra 1979. sa pilotom Vladom Krmelom. Ili prototip de minimis se razlikovao od prvog, pre svega u konstrukciji repnog dela. Drugi prototip je imao celopokretni hori-zontalni rep pod negativnim nagibom od 10 stepeni, kao i izmenjivo krsto za podizanje.

### 5.5.3 Transportna avijacija

Glavni oslonac transportne flote RV i PVO bili su avioni tipa C-47 koji su po-četkom 60-ih godina prošlogih sto godina perod. I sklopo sa rezervama do 1970. na postao sa ozbiljne. Avion za 31 aske dovela su ih 1971. na visokobrojni i ost-strukture krila. Iz Francuske 1972. godine uvozio se 24 polovnih C-47. Iako je do 1970. imao rashodovan i rezervne delove, a ista sive i opremljeni za popunu jedinica. Sovjetski transportni avion AN 26 koji su isporučivan od

1976. godine potpuno su u ulogu osnovnog transportnog aviona RV i PVO zame-nili veterane C-47.

Preobuka 6. i 679. eskadrile započela je 1975. godine. U z taj tip isporuceni su i avioni AN 26 koji su dočeti eskadrilama sa AN 26. Obuka na njima je završila 63. padobranska brigada a jedan avion je u 1975. školsko i puka sazio za padobranske skokove pitomaca VVA. Avioni AN 26 koji su bili u sastavu po-privredne avijacije, trebalo je da u slučaju rata takođe oforme transportne i lake eskadrile i budu u sastavu oružanih snaga. Dugi niz godina je RV i PVO bilo anga-zovano i za vazдушna snimanja za potrebe geografskog i geološkog istraživanja. U tu svrhu nabavljena su dva dvomotorna aviona tipa Dornier Do 28D 2. U nastanost letelica ispunjena je raznom opremom, između ostalog kamerom za aerofotogra-metrijsko snimanje i skenerom za traženje plave vode ili rude. Za putovanja vr-javnog komandanta marsala Tita, krajem 60-ih godina nabavljen su i pri letu 1810. mlazna Karavela. Ias nije korišćen na drugim relacijama, a Karavela na krakom sa svojim avionima su zamenjeni ranije korišćeni DC-6B. Ito je taj avion imao više puta letio na prelazu bojišta. U te godine ipak, i pored pouzdanosti, reas II 18 i Sovjetima pokazao je niz problema, najviše oko izmene isporake rezervnih delova usled pojedinih otkaza. Stoga je stvar rešena nesto kasnije nabavkom pouzdanijih



Transportne eskadrile dobile su sedamdesetih godina desetak polovnih Douglas C-47 nabavljenih u Francuskoj, kao pojačanje do nabavke novog transportnog aviona. (via M. Micevski)

1. A. Radić, Specijalni, školski i transportni avioni, 42-43. (AN 2) 62 i 63 AN 26

2. Z. Rendulić, Sjećanja, str. 272-277; Hrelja M. Mario, Karavela na jugoslavenskom nebu, Naša krila 33, septembar 2000, 12-13. Autor navodi da je za deset godina u jedinici Karavela (7601/74101) naletela samo 910 sati, što je jedna iznamljena Karavela kod Inex adrie airwaya naletela za samo nekoliko meseci. Iako je to malo, ali je to i malo.

1. Z. Rendulić n.d. 98-99; Aleksandar Radić, Specijalni, školski i transportni avioni, Beograd 1996, 20-21

2. VOC 1923-2003, 76-77





dati VOK-u, a potom su sa prvom serijom od marta do jula 1967. isporučeni za preoruzanje 460. eskadrile 82. avio-brigade u Cerklju. Jula 1973. formirane su dve nove elaba na aerodromima Brnik i Ljubljana u okviru iste brigade. Sledeća serija aviona Krag je isporučena je tek sredinom 1977. kada je ovaj tip usao u naoružanje 462. elaba u Ljubljani koja je tokom 80-ih godina za potrebe VVA sklopiovala rezervne oficire. Tako su čitave generacije rezervnih pilota prošle obuku na ovom tipu. Pored zadatka takog borbenog aviona Krag je u jugoslovenskoj projekciji rata sa doktrinom ONO-a bio predviđen za borbu protiv helikopterskih desanata, jer je brzinom i pokretljivošću nadmašivao tadašnje transportne i druge helikoptere. Konceptualni Krag je bio konstruisan da se mogao da se koristi sa malih površina, privremeno zaposednute teritorije iz manevrisanje sa dužinom vožnje ispod 200 metara. Kada je bila problematičnost ove koncepcije očekivanog rata, toliko je bila i problematičnost ovog tipa. Početkom 80-ih eskadrile Krag-a su rastormirane ili pretormirane u protivoklopne helikopterske eskadrile. Bio je predviđeno da avioni tipa Krag u sastavu predaju u sastav TO, ali je to realizovano tek od kraja 1988. godine, jer pre toga republike TO nisu mogle da ih prihvate i organizuju obuku pilota.

Tokom 1961. godine u procesu ispitivanja usla je još jedna demata konstrukcija. Utva 60 odnosno verzija sa plovcima Utva 60 H. Ovaj hidroavion ispitivan je 1963-64. prvo u hidrobazi na Dunavu, potom u Divuljeva. Jula 1964. poslat je negativan izveštaj avion je vraćen u fabriku da bi tek krajem te godine u medijakovanju ispitivanjima dobio zadovoljavajuću ocenu. Prva serija od tri aviona pre-



Prototip aviona Utva 75 u letu. Masovna proizvodnja ovog dvoseda, omogućila je osnovnu obuku ne samo pilota u RV i PVO već i široku spektral upotrebe u VSJ. (VOC,

data je oktobra 1964. u 22. hidroavionsku eskadru. U 1965. godini primljena je nekoliko aviona Utva 60 AF koji su kasnije korišćeni za aerofotostanovanje u susednoj jedinici na Batajnici. Dalji razvoj Utve 60 doveo je do nastanka veoma uspešnog visokoborbenog aviona za vezu tipa Utva 66, čiji je prvi prototip usao u ispitivanje decembra 1966. drugu decembra 1967. a sledeća dva prototipa u novembru 1968. godine.<sup>1</sup>

Zbog zamene starijih aviona u ulogu sportske aviacije (VSJ) i vojnog vazduhoplovstva, a u jula 1975. godine RV i PVO je potpisalo ugovor sa fabrikom Utva o izradi novog takog aviona. Bio je to naskokrilac sa dva sedista u tandem namenjen za obuku pilota i druge aktivnosti u VSJ. Prve serije aviona isporučene su za VSJ 1979. godine. Od sledeće 1980. godine Utva 75 je usao u naoružanje RV i to u sastav 333. eskadrile 105. avio-puka VVA, za osnovnu obuku pilota i letenja. Za mehanicare je ta zamena značila kraj mnogih problema, dok je za pilote to bio kraj mnogih lepim figarama i lepom letenja.<sup>2</sup> Ostale primerke je finansirala vojska i ona su sa urednom evidencijom brojevima predati VSJ-a. Tokom 80-ih godina činili su njegovu okosnicu sa preko 100 primeraka u upotrebi. U ratnom razvoju bilo je planirano da se ovi avioni koriste u okviru letorijala ne odbrane.

### S.S.S. Bezbednost letenja

U periodu 1966-1975. godine bezbednost letenja je osetno poboljšana. Broj udara je smanjen za više od 25 puta, a prosečan nalet u odnosu na jedan udar povećao se za 15 puta. U program letne obuke uvedeno je mnogo novih složenih delova, presretanje pri nadzvucnim brzinama, na velikim visinama, raketirani ciljevi u vazduhu, vodenim, nevodnim raketama, vazduh-vazduh, borbe u vazduhu na raznim visinama, dejstva po objektima na zemlji uz primenu složenih manevara, desantiranje helikopterima, prevoz teskih i visokogabaritnih tereta, radio-tehnicko izvidanje. Sistem skokovanja, savremen, sinagorni let, obezbeđuje letenja podignu sa bezbednost na visinama. Broj udara sa smrtnih posledica od 1966. do 1971. godine stalno je opadao, da bi se zatim nastavio ažurno, do pad 1973. Najnepovoljnije su bile godine 1966-1968. Kretanje udara sa smrtnim posledicama bilo je znatno ravnomernije tokom celog perioda, sa najnepovoljnijim godinama 1967-1974-1977. Zbog pregledi pokazani su sledeći faktori: osnovni uzroci su slučajna i to u 23 slučajeva greske posade, zatim nedostatak materijala 21%, i ostalo 3%. Analize gresaka posade pokazale su da prilikom letenja starijih aviona kao sto su Galeb i Jastreb proizvedu manje sa zemnih zahteva, prouzrokuje udese zbog nediscipliniranog ponašanja, odnosno odstupanja od zadatih elemenata leta. Piloti starijih aviona kao sto su nadzvucni Ivo i Uva Mlg 21 pri izvršavanju izletnih taktičkih zadataka proizvodili su udese greskom u letu i ponašanju.

U istom razdoblju, kada se razvijala letna obuka, razvijala se i obuka pilota.

<sup>1</sup> MPRV istorijat Komande TBV (1964). Pozadina i tehnika VOK 1923-2003, 68.

<sup>2</sup> A. Radić, Specijalni školski i transportni avioni, 22-23, Z. Rendulić, n.d. 133; VOC 1923-2003, 86-87, Utva 75, predvodnik sportske škole (Slaviša Vlačić), Aeromagazin 44, decembar 2002. januar 2003, 14-16.

<sup>3</sup> Vladimir Rajtar, Nebratni ratnici, uspomene hrvatskog pilota, Zagreb 1995, 44.

<sup>1</sup> Spomen-soba 82. abn, Cerklje, autor napravio belešku jula 1966.

<sup>2</sup> Z. Rendulić n.d. 83.

<sup>3</sup> Razvoj OS SFRJ, knj. 4, 123-124.

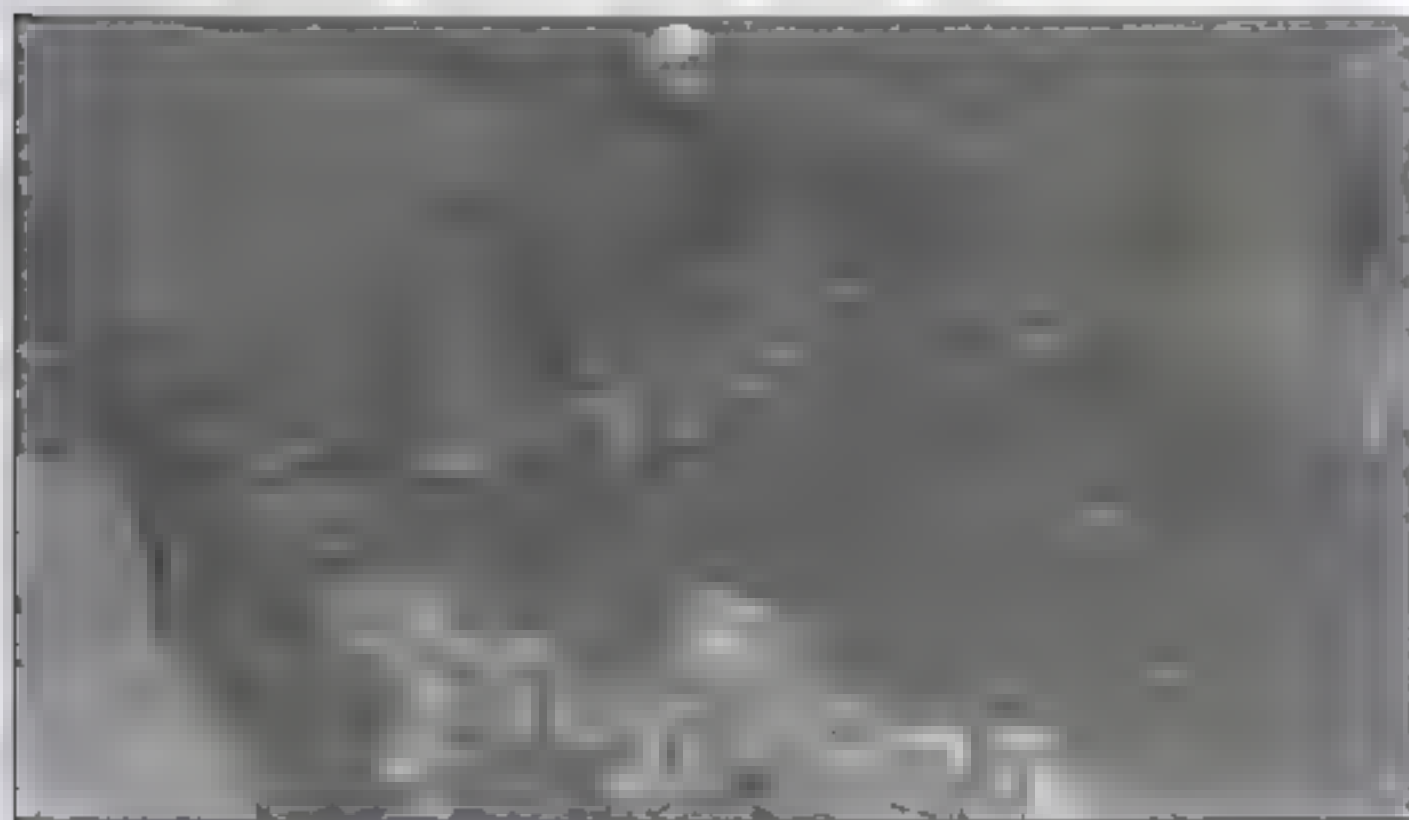


ko su izvodili pojedinačne i aerodromske letove, čiji se letovi nisu kontrolisali radarski niti na neki drugi način. Pokazalo se, kao i u prethodnim periodima, da su nesreće prouzrokovane nedisciplinom u letenju obično imale teške posledice, kao što su pogibi posade, uništenje ili teže oštećenje vazduhoplova i nanose štete drugim letovima.

Ukupan nalet po godinama bio je u padu – to 25% u odnosu na period 1956–65, i 8% u odnosu na prvu posleratna deceniju. Nalet je posebno bio u opadanju 1966–1970. i 1974. godine, a u porastu 1971–1973. i 1975. kada su se odvijale vežbe vežbe ili pripreme za paradu. Taj negativan trend opravdavan je uvođenjem supersoničnih aviona na kojima su letovi kraće trajali, manjim procentom ispravnosti američke tehnike koja je u tom periodu ispala iz upotrebe, ograničavanjem naleta za puke pojedine vrste avijacije, kako je ocenjeno „Prijetnja je veći ukupan otkaz motora, a što je posledica, pre svega, zastarelost aviona američkog porekla, od kojih su neki ostali u upotrebi uglavnom do 1974”.<sup>1</sup>

### 5.5.6 Unapređenje školstva

Novim zakonom o vojnom školovanju iz 1978. godine Vazduhoplovna gimnazija preimenovana je u Vazduhoplovna opšta srednja vojna škola „Marsal Tito”. Školski centri su pored nastavne dobiti i naučno-funkcionalni, a Komandno-stabna akademija RV i PVO dobila je status visokoskolske nastavne i naučne ustanove. Precizirani su metodologija izrade nastavnih planova i programa, postupci i kriterijumi o zaključivanju opsteg uspeha i za visoke škole, a utvrđena je mrežna struktura završnog ispita u srednjim vojnim školama, kao i diplomskog ispita.<sup>2</sup>



230 Piloti na pešadijskoj obuci na poligonu Kalinovik

Vazduhoplovna opšta srednja vojna škola „Marsal Tito” u potpunosti je ispunila postavljene i nove zadatke i očekivanja. Postala je izvor kandidata za prijem na školovanje u VVA koji su u videno političkom, vazduhoplovnom i psihofizičkom pogledu veoma dobro pripremljeni za uspešan početak školovanja u VVA. Sve je to pogodilo visokom procentu uspešno završenih pitomaca – pilota (75–80% i više), povećanju izlaznog kvaliteta pilota aviona i helikoptera”. Za mnoge je dolazak u tu vazduhoplovnu školu bila prva prilika za susret sa budućim kolegama iz drugog kraja, sa drugim običajima, govorom i navikama. Susret sa nastavnicima letenja u VVA u Zemuniku bio je prvi susret sa realnostima letenja kao što su bile pogibe nekih pitomaca ili nastavnika ili ponekad strogi nastavnici, uglavnom stariji piloti. Svaki nastavnik je imao 2–3 pitomca sa kojima je izvodio i buku. Pitomci su se na početku školovanja ponekad susretali sa odbojnosću srednjoškolske Mladiće u Mostaru ili os više u Zadru, gde je inače bilo dosta vojske u garnizonu, njenim pripadnicima su često bili na listi nepoželjnih. Slično je bilo i sa mladim pitomcima vazduhoplovne gimnazije ili akademije. Sedamdesetih godina dolazilo je ponekad i do sukoba između pitomaca gimnazije i raznih gradskih klapa. Slično je bilo i u Zadru, sa sveopćim kratkim frazama i kretanjem u grupama, uglavnom vikendom, pitomci su bili lako upadljivi u maloj primorskoj sredini.<sup>2</sup>

Piloti i BA i izviđačke avijacije u četvrtoj godini školovanja izvodili su namensku obuku na avionima koji su bili u jedinicama RV i PVO, a gde su piloti, raspo-



231 Jutarnja fizikultura kao deo obuke pitomaca vazduhoplovnih akademija sredinom sedamdesetih godina. Fotografija otkriva deo kazarnske atmosfere u kojoj su stazavali vazduhoplovci

1. Razvoj OS SFRJ, knj. 4, Bezbednost letenja u periodu od 1966. do 1975. godine, 349–354.

2. Isto, 318.

1. Isto, 332. Čuvati našeg neba, 297–299.

2. Isto, 318.

redovan, posle završetka VVA. Međutim, za lovačku aviaciju takvih mogućnosti nije bilo. Dalje isporuke aviona Mig omogućile su da se 1982. godine sa lovcima verzija L-14, L-16 formira 129. lovačka eskadrila u 185. skolskom puku. Na taj način i supersonični ovci su uvedeni lanac školovanja mladih pilota u VVA. U prethodnom periodu 1978–1982. u Batajnici je postojao 128. centar za preobuku na supersonične avione, namenjen obuci pilota na avionima Mig-21. Zbog toga centar preuzela je nova eskadrila u Pulu, tako zaokružila tipologiju vazduhoplova na kojima su piloti u VVA sticali znanja i završili godinu. Posle ove promene, u VVA vazduhoplovstvo je direktno dobijalo jedan broj mladih pilota supersoničnih aviona iz svake nove klase.<sup>3</sup>

Sve to je omogućilo da se sistem školovanja vazduhoplovaca postavi na stabilnu osnovu, koja je usaglasila sa potrebama RV i PVO. Naravno, s vremenom vreme bilo je problematično odluka ko je se remetilo iz aznolizma skolskog takmičenja, od kada iz 1978. godine u novom sistemu ocenjivanja, prema kojem se su se računak ocene i odnosi na predmete i ne prosječna ocena. Poslednje to osetili 29. klasa koja je ocenjivana i sistemom po novom principu. U praksi, taj sistem je do ovao dosta destruktivno i izazvao je negativnu tendenciju ponašanja prema osrednjosti. U intenzivnu upotrebu ušao je simulator u 185. puku izvisen je eksperiment koji je pokazao važnost obuke na simulatoru i njegov značaj za kvalitet etičke obuke. Iz 27. klase VVA metodom slučajnog uzorka odabrani su pioniri i sa njima je završena kompletna obuka po planu i programu na S-121. Održani su i su poiglav ispitni let pred nastavnicima iz Uprave VVA, koji su znali da ti pitomci nisu izvršili nijedan IFR let. Svih 8 pitomaca je sa potpunosti zadovoljilo na ispitu, sa ocenom vrlo dobar.<sup>4</sup>

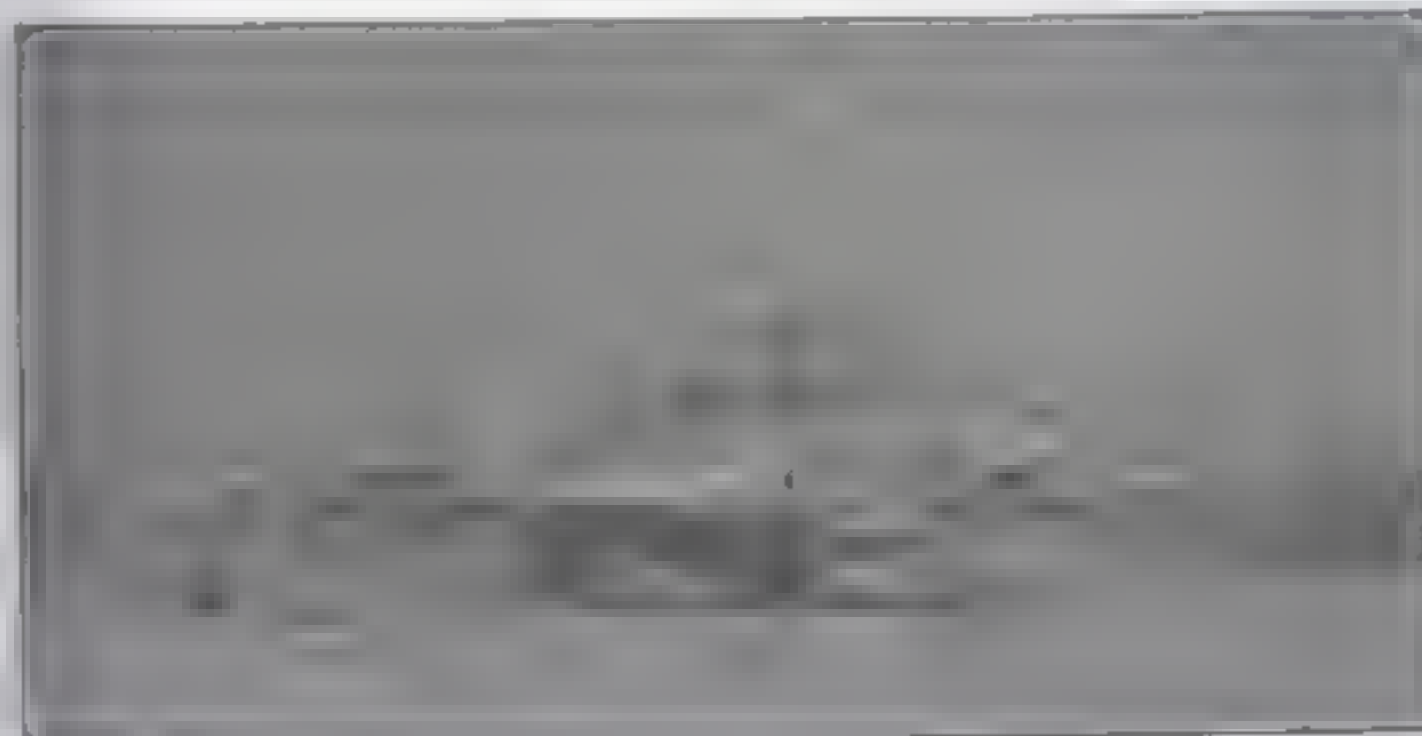
Na osnovu Odluke o razvoju vojnih skola, skolskih centara od 1981. do 1990. i tokom 1984–85. skolskog sistema je dograđen. Formiran je Centar visokih vojnih skola RV i PVO, u čijem sastavu ulaze Komandno-stabna škola Ustke, Komandno-stabna škola operativne, posklopomske, stadij, ratne veštine i stadij ispita komisija za činovnika. Vazduhoplovno-tehnički skolski centar RV i PVO preformiran je u Skolski centar RV i PVO, Vazduhoplovno-tehnička vojna akademija i Vojna akademija RV i PVO sa tri smjera (vazduhoplovno-tehnički, PVO i opšti smer) i Vazduhoplovno-tehnička srednja vojna škola u Srećima vojnu školu RV i PVO. Formiran je Skolski centar PVO a isto imanje kao i skolski centar.

Posle završetka obuke, pioniri su nastali u zavisnosti od njihovih uspeha u garnizonu sironi lug, savir. Imali su vrlo visoku dobru platu sa letalnim dodatkom i relativno dobrom vremenu, mada otvori su mogli da otkriju karijeru koja im kao pilotima nisu bile dostupne, pa čak i u mestima koja nisu imala dovoljno visoku. Od njih je manje moglo se otići i 80. godina iscediti za opremanje stana i kakav takav automobil. Tu su bili benefitari i stari stari, daz godišnjica i jedan od znakova ponedeljstvenjskom koja bionke i 80. godina i putovanje brkova.

## 5.6 OKRUŽENJE VAZDUHOPLOVSTVA POČETKOM OSAMDESETIH

Odlazak Lita sa životne i istorijske scene, 1980. godine otvorio je decembru iskuse i stalne krize u društvu. Najveći problemi su bili pobune albanskog stanovništva 1981. i 1989. godine, rast nacionalizma i zatvaranje u sopstvene republike na bazi ustavnih promena iz 1974. dugotrajna ekonomska kriza i nedostatak jedinstvenog izvora političke moći, posle nestanka Lita. Svi ti problemi, posebno su uticali na JNA, koja se pred nekim od njih zatvarala u sebe.

Narazazem je bilo grupisanje vojnika albanske narodnosti. Znatna deo njih držao se veo na zatvoreno i sa njima je teško uspostavljati kontakt. Pojedini su simultani nepoznavanje srpskohrvatskog jezika i izbegavali su manje više sve oblike druženja s vojnicima drugih nacionalnosti i narodnosti. Ta zatvorenost stvarala je nepoverenje kod većine ostalih vojnika i pojačavala je izolovanost vojnika albanske narodnosti. Vec od 1982. godine u RV se otkriva prve ilegalne grupice albanskih vojnika dolazi do verbalnih istupa i ispisivanja parova. Međutim, sredinom 80. ih raste „ispisivanje nacionalizma“ (srpskog, hrvatskog, slovenačkog) i „ispisivanje sa pozicija klera“. Uobičajena pojava u tim godinama bilo je širenje nepratećeg propagandnog materijala na adrese vojnih jedinica, a 1982. godine sa se i glasnije vojevantsko grupiranje u garnizone RV u Slavoniji. U moralno-političkom smislu registruje se porast kriminalnih pojava „negativnog uticaja klera“ i privrednog kriminala (krade oružja, municije ili goriva).<sup>5</sup>



Poslednji T-73A prepravljen u avion za vuču metala, leteli su aprila 1983. Na slici avion 10058 iz sastava 225. trenajne eskadrile (V Romak).

1. Razvoj OS SFRJ, knj. 4, 322–323.

2. Nar. SSNO, 2157-1, od 24. decembra 1980, za preformiranje 185. lbap.

3. MIRV k. 36, 185. lbap (Š).

4. 30. godina 185. lbap (Š), 18 i 32.

5. Razvoj OS SFRJ, knj. 4, 318.

6. Branica Primorac, Peretić, Život i smrt, O Rudolfu, ne samo pilotu... Zagreb 2001, 75; V. Rajtar, n.d., 39–42.

1. MIRV k. 108, 5. Vak (1984).

2. MIRV k. 27, 5. Vak (1980, 1981–1982); MIRV k. 25, Istorija 11. dPVO 1965–1984 (1981).



Ratno vazduhoplovstvo je bilo izrazit tehnički vid JNA koji je zahtevao maksimalan timski rad, sa strogo podeljenim ulogama koje po svom značaju čak nisu vezane za čin i komandni položaj (na primer posade transportnih aviona ili helikoptera, ili činjenica da se oficir visokog čina pojavljuje u borbenim delovima kao neposredan borac na prvoj liniji fronta). Sve to predstavljalo veći prepreku raznim negativnim pojavama. Upravo zbog specifičnosti vida RV i PVO je imao znatno manje negativnih pojava u međunarodskim odnosima u odnosu na druge strategijske grupacije. Interne ankete pokazivale su da je protekcija i unapređivanje, preokupiranost ličnim problemima, nezainteresovanost za rad nevoljnog, nedovoljno ponašanje bilo najmanje u RV i PVO. Kako su jedinci u RV i PVO specifični koaktivci bilo je mnogo manje birokratskog odnosa starešina. U jedinicama ovog vida, a posebno u avijacijskim, broj starijina je veći od broja vojnika, pa je bila pojava zapostavljanja ili bezazala od neposrednog rada sa vojnicima.

Postojalo je rasireno nezadovoljstvo životnim standardom, posebno u nedohocima, raspodelom stanova, celobanjem mesta u vojnim odmaralima, odnos civila prema aktivnim vojnicima posebno je bio nezadovoljavajući u SAZG, Kosovo, ali i u SR Sloveniji.<sup>1</sup>

I pored svega ocene stanja u kojima se ziveo bile su stereotipne „dalje zaostravanje vojno-političke situacije u svetu“, „jačanje svih oblika pritisaka snaga specijalnog rata“, „povećanje spoljnog pritiska na zemlju“, „teskobe na unutrašnjem planu razvoja našeg društva“, „realizacija mera ekonomske stabilizacije“, tek na kraju „negativni uticaj unutrašnjih neprijatelja“, smatran opisno vrlo široko. 1986. Strane obavestajne službe najviše su bile zainteresovane za objekte i položaje raketnih pukova i sistema VOKN, naročito kod 91. bataljona i 350. puka (1985.

## 5.7. USPON U OSAMDESETIM GODINAMA

Kako je stanje u Jugoslaviji bilo povoljno, u smislu privrednih kretanja, rasta društvenog proizvoda i dohotka, očekivano je da sledeća dekada bude period na većeg razvojnog zamaha u vazduhoplovstvu, aviođenjem novih tipova domaćih borbenih aviona, daljim razvojem sistema PVO, ovim kroz nabavke novih radara i daljim proširenjem formacija, ali ipak struktura budžeta za RV i PVO nije bila povoljna i znosila je 16,8% ukupnih sredstava za JNA. Poseban problem je bilo izdvajanje samo 6% od te sume, kao 100% za obuku i borbu sredstava protiv Vazduhoplovstvo je moralo često da se bori za povoljniju raspodelu u budžetu, izmicalo pred kupljenim vojskom, vojnim vrhom, gde se često činilo da je RV i PVO skupo i da ga treba smanjiti. Ta tendencija je opstala sa vremenom, uticala na mnoge kasnije reorganizacije i važne potrebe i na dana organizovanu vazduhoplovstva do danas.

Između 1979. godine i dve godine kasnije komandovata RV i PVO koji je bio jedino pomoćnik SSNO za RV i PVO. I tada je u okviru SSNO formiran Sektor RV i PVO, da bi 1981. godine u funkciji zamjenika načelnika Generalštaba za RV.

PVO bile obredinjene i tri uprave (RV, PVO, VTU) i konačno da bi 1983. ponovo čitav organ nazvan Sektor za Zamenika načelnika GŠ za RV i PVO. U tom periodu dva puta je doslo do osnove nekoliko manjih reorganizacija samog vida (1978, 1982). Opstojao bio je smanjenje broja ljudstva a podizanje tehnološkog nivoa. Neki rešenja organizacije pokazuju da je bilo konceptskih lutanja. 1978. godine 82 i 98. abri su pretformirane u pakove samo sa 1. BA eskadriama, dakle bez elaborata da bi im u 1982. godini ponovo bile vraćene izviđačke eskadrile i status avijacijske brigade. Takođe promenama iz 1978. godine u sistemu PVO ukinute su brigade koje su obuhvatale bataljone VOKN, koji su uvršteni u postojeće pakove. Time je ostvarena jasna podela nadležnosti u sistemu PVO i vatrene podrške, upravo kao i na početku procesa 1966. godine. U ovom periodu razvoj formacije izviđačkih jedinica bio je direktno uslovljen tempom proizvodnje i osvajanja novih tipova domaćoj industriji.

Razvoj i proizvodnja školsko-borbenih aviona U-2 i Orao i Galeb G-4 bili su usporemi mnogim tehničko-tehnološkim i konstrukcionim problemima koje vazduhoplovna industrija nije uspela pravovremeno da reši. Zbog toga na planiranu dinamiku ulaska ovih tipova u naoružanje nije ostvarena. Prema utvrđenoj dinamici u 1977. godini ceo program proizvodnje za avion Orao trebalo je da bude završen zaključno sa 1981. godinom. Međutim ceo program do 1985. godine bio je realizovan samo sa jednom četvrtinom.<sup>2</sup>



avioni ušli su u sastav mostarske 353. eskadrile. U prvom planu je dvosedni Orao varijante IN/22.

1. MVRV, k. 27. 5. Vak. (1980); MVRV, k. 26A, 15. d. PVO (1983, 1984, 1985).

2. MVRV, k. 27. 5. Vak, isto k. 26A, 15. d. PVO (1985).

1. Razvoj OS SFRJ, knj. 4, 156-157.

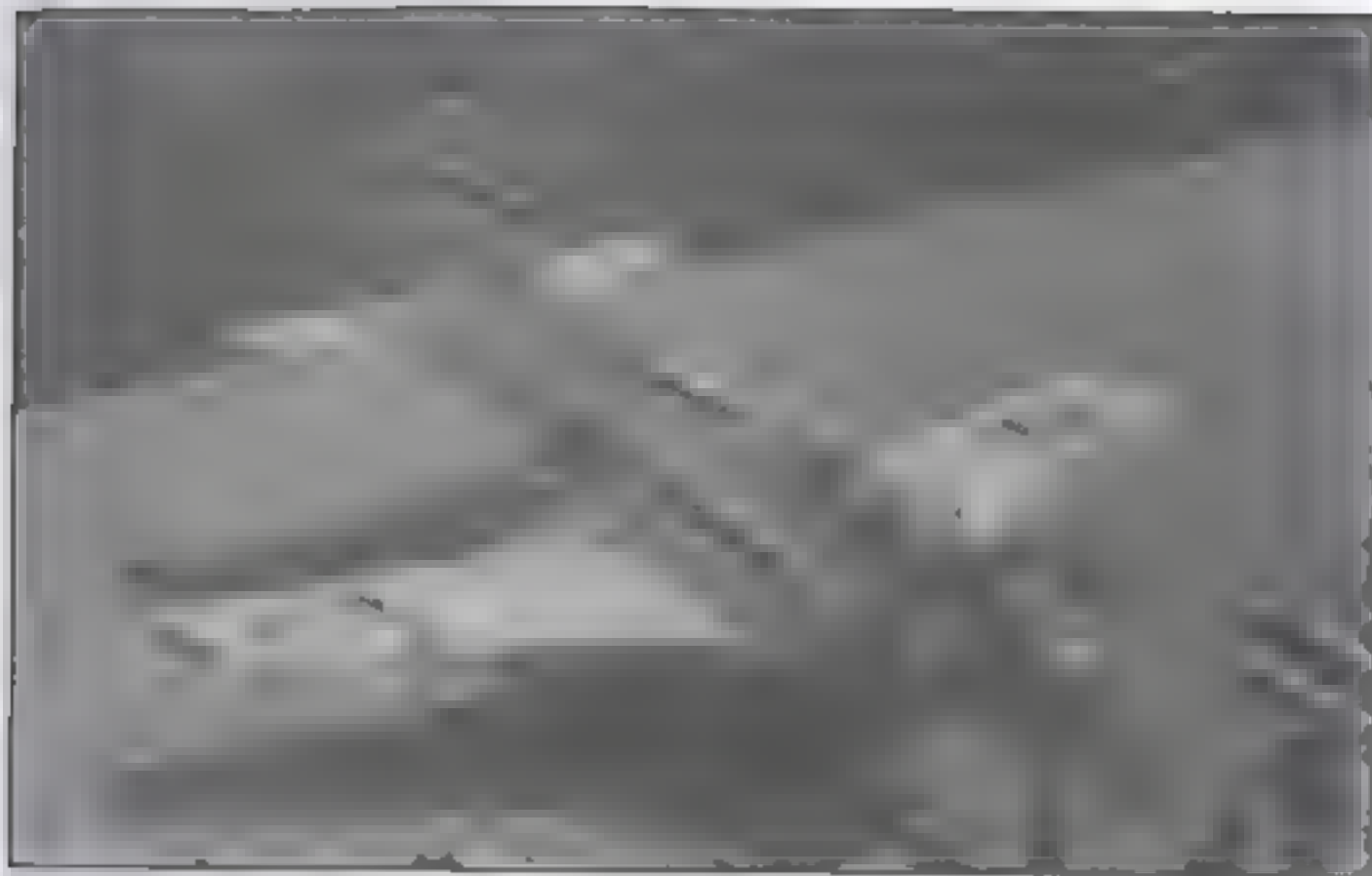
2. Nar. SSNO 358-1, od 25. februara 1983.

3. Interesantno je da je naređenje za ove promene bilo doneto još u jesen 1976 (Nar. SSNO str. pov. 76-40), ali su promene izvršene 1978. godine.

4. Razvoj OS SFRJ, knj. 4, 154.







Prototip Super Galeba, ili Galeb G-4, bio je osnova za izradu nulte serije od šest primeraka. Sam avion 23004 ostao je upotrebi do rata sa NATO 1999. kada je oštećen i prizemljen

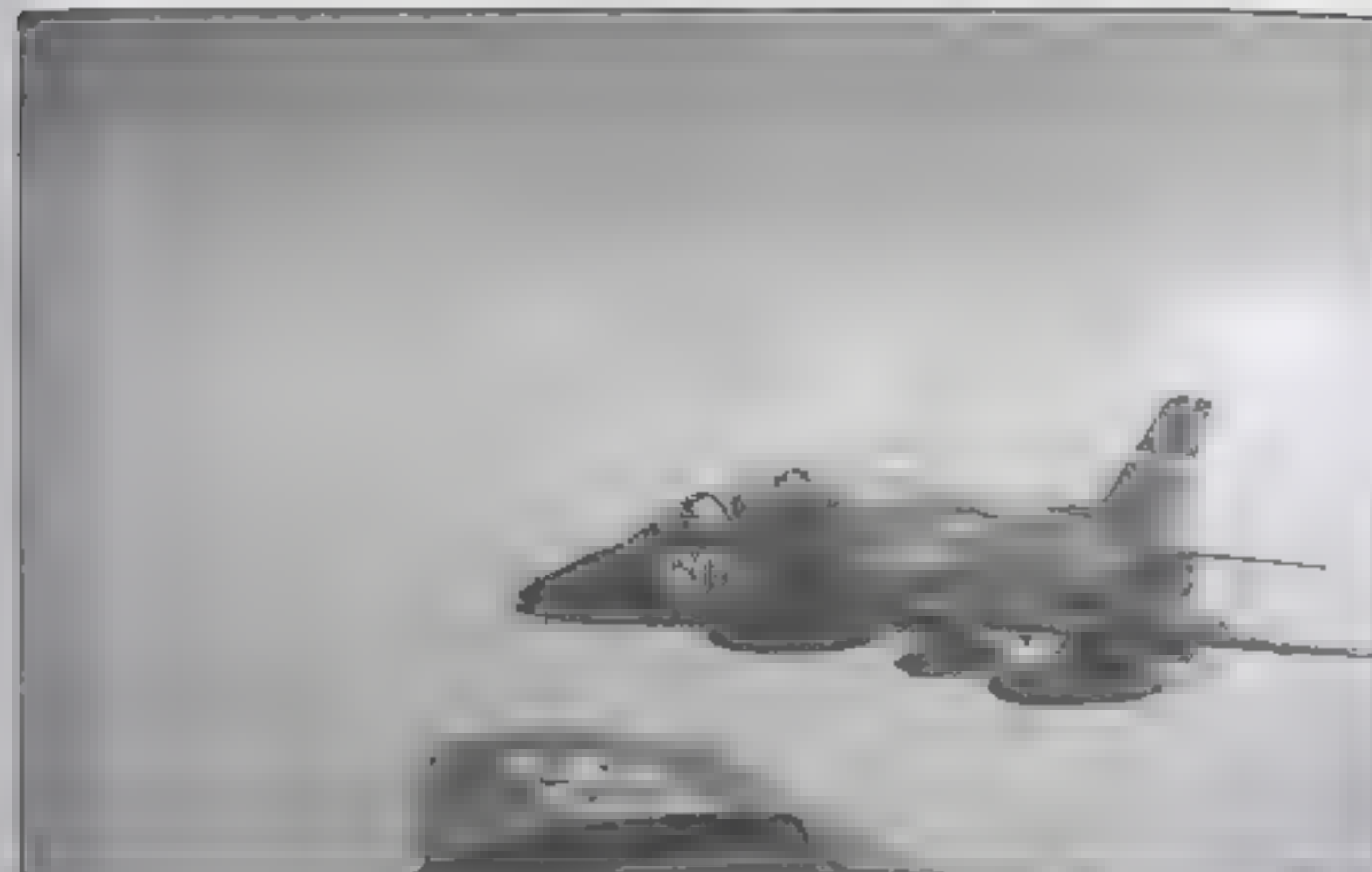
gramu zveo je 19. septembra „poceo sa let avion na 10.000 i obrusio ga pod ugлом od 20 stepeni. Brzina je rasla, ali je i visina brzo „scurala“. Mahmetović je pokazivao 0.97 kad sam bio na 9.000 metara. Ali to nije limit Orlova krila – bio sam siguran. Sadržan se ponovao isto. Sa visine 11.400 i uz obrusavanje od 55 stepeni postignato je isto 0.97 maha. U trećem letu 22. novembra 1984. probni pilot Marjan Jelen je u poniranju sa 12.000 metara premasio brzina zvaka, dostigavši maksimalnu brzinu 1.03 maha na visini od 9.980. Kada se avion, kako kaže „otkacio“. Mesec dana kasnije za ovaj istorijski let pilot Jelen dobio je Zlatni letacki znak.

Jos u toku ispitivanja prototipova Galeba G-4 dat je zadatak da se izradi i probna serija od šest komada G-4. Za probnu partiju zabranjeno je rešenje repa sa prvog prototipa sa klasičnim horizontalnim repnim površinama – samo sa većim pod trupnim perama. Ili verzija reća bih poznata kao „Produženi partija prototipa“ – PPP – a kasnije označena kao N-01. Sledeća je i komada in 90-ih godina za vrhu meta na gadanama protivavionske artillerije. Ovaj tip aviona prvi put je predstavljeno na aeromitingu u Batajnici 24. maja 1982. Jedinice VVA bile su najveći korisnik ovog tipa. Pula je od 3. decembra 1984. započela preobuku 229. eskadrila u Puli – koja je posle preobuke sledeće godine acitivnala i na paradi u Beogradu sa šest aviona.<sup>1</sup>

1. *Orlovi brči od zvuka*. Krila armije, 977–978, 26. decembar 1984; *VOC 1923–2003*, 82.

2. *MIRV k. 87*, Istorija 525. tpe za 1984. godinu.

3. Naredenje za preobuku ove eskadrile dato je 16. decembra 1983, po nar. ZNGŠ za RV i PVO. Piloti VOC-a polletali su G-4 u Pulu 3. decembra iz Batajnice. Četiri dana kasnije svečanim strojem i uz prisustvo načelnika VVA označen je početak obuke. VOC-ov pilot Laslo Kolarić izveo je demonstracionu program. Na avionu 23622 prvi je iz pulske jedinice poleteo pilot Đerfi. Do sredine januara četiri pilota preobučena su na G-4. Do juna izvršena je preobuka ukupno 9 pilota *MIRV k. 36* (85. lhapŠ, 1985), Izjava Nezada Niciforovića, avioru, oktobar 2002, Beograd.



Prvih test primeraka G-4 leteli su 1982. u sastavu 525. trenazne eskadrile. Neki od ovih primeraka dobili su uređaj za vuču meta koji je izradio VZ Zmaj iz Velike Gorice (D. Vetičević)

Usledio je i os jedan vazan deb. novih jugoslovenskih aviona – 20 god. na posle prve svetske premijere Galeba. Piloti VOC-a demonstrirali su novi avion u inostranstvu. Leteli su avionom 23005 24. maja 1983. na 45. salonu aeronautike u Barzeu. Avion 23005 bio je izložen i na vazduhoplovnoj izložbi u Farnboroughu 1984. godine. Medunarodni posmatraci su bili iznenađeni jer su očekivali nastavljanje usavršavanja starog Galeba. Međutim, ovde je bilo reči o potpuno novoj konstrukciji. Na 36. pariskom salonu aeronautike u Barzeu 1985. Jugoslavija je bila predstavljena sa oba nova tipa aviona. Uz G-4 sada je debitovao i Orlo – bila je to njegova svetska premijera. U stoje konkurentskoj grupi bio je samo italijansko-brazilski prototip AMX, ali su posmatraci ocenili da je Orlo nadmašio moglog konkurenta. Galeb G-4 i Orlo imali su jedan spoljni Knezevićov senzor. Galeb se zadržao u istom sistemu. Iako je avion zapučen osen, postao se je postepeno bezv. Poslednja Borba je predviđena. Iako visoke zadržost i vog, Galeb

1. Program je trajao 4 minuta i 35 sekundi, *Galeb 4 na izložbi u parizu*, *Front*, maj 1983.

2. Na ovoj izložbi avione su leteli piloti VOC-a Laslo Kolarić i Marjan Jelen. Avion je poleteo 28. avgusta vođen od JAK-a 40 i prelet je bio izveden sa sletanjima u Brniku i Luksemburgu, gde se dopunjavalo gorivo. Drugog septembra izveden je 4-minutni let pred novinarima u oštroj konkurenciji aviona iste namene kao što su bili Rok, Auladjet, C-101, MB-339, Siat, Marketi 211. Sedmog septembra usledio je i let pred publikom. *Galeb 4 na Farnboroughu*, *Krila armije*, 974, 17. septembar 1985. 5; *VOC 1923–2003*, 81–84.

3. U nedelju 26. maja ekipa VOC-a krenula je na još jedan međunarodni izazov. Orlo (25102) i dva G-4 (23622 i 23628) poleteli su prema Barzeu. Za zadatak su bila angažovana četvorica pilota: Marjan Jelen i Borislav

Orlo sledila je odmah iza G-4 i obuhvatala je poletanje na forsazu, penjanje pod 30 stepeni, desni zaokret, izmena kursa, uvodjenje u petlju, brzi levi i desni valjak, komandovani valjak i zaokret tipa 90–270 stepeni na prelaskom preko leđa. Sledio su leđni let, kosa petlja, pun oštri zaokret i na kraju demonstracija minimalne brzine od 200 km na čas, prelazak na forsaz i manevar za sletanje. *Let u svet*, *Krila armije*, 988, 25. jun 1989, 3. *Let na pariskom salonu*, isto, 5; *VOC 1923–2003*, 83–84.

Sa jurišnicima I 23 i njihovim trenaznim dvosedom prva je kraem 1985. godine počela preoruzavanje 238 lbae u Cerklju.<sup>1</sup>

U poredio sa osvajanjem licencne proizvodnje helikoptera Gazela, započeta sa ispitivanjima naoružane verzije ovog helikoptera koja je nazvana Gama. Borbena varijanta Gazela u Jugoslaviji po naoružanju se potpuno razlikovala od originalne verzije. Bila je to potpuno samostalno razvijena varijanta borbene Gazele u projekatanskom birou Vojnotehničkog instituta. Naoružana sovjetskim protivtenkovskim vodenim raketama Maljutka i vrlo ambiciozno raketama Strela 2M za borbu protiv ciljeva u vazduhu nastala je naoružana verzija helikoptera Gama HN 12M. Prvi naoružani primerak primljen je juna 1976. a ispitivan sa prvom nam rezultati su pune dve godine od novembra 1976. do novembra 1978. Iz poznato kasnije 1979. godine stigle su prve Gazele iz licencne proizvodnje. Prva domaća Gazela 12613 stigla je poslednjih dana decembra 1978. i ušla potom u ispitivanje. U prvoj polovini 80-ih sa novospetacnim helikopterima tipa Gazela formirana su oboje vrste eskadrile za izviđanje i vezu koje su bile podređene komandama armije, Vojno-podvorske oblasti i samostalnog korpusa. Za potrebe RV i VPO do sredine 80-ih godina isporučeno je 100 komada verzije SA-341. Dve serije bile su borbene Gazele, deo izviđacke i deo namenjen za spasavanje. Prve serije borbene verzije Gazele stigle su u dve dobroformirane protivoklopne helikopterske eskadrile na prelazu iz 1981. u 1982. godinu.<sup>2</sup> Izviđacka verzija Gazela nazvana je Hera (oznaka H-42) i od standardne se razlikovala po opremljenosti. Ova verzija bila je opremljena optičkim nisanom, laserskim daljinomerom, radio-visi, nomerom, dopler navigacionim sistemom i detektorom za radijaciono izviđanje. Sve primeraci pripadali su armijske eskadrile za izviđanje i vezu. Nekoliko primeraka spasiacke verzije H-42, bilo je opremljeno dizalicom i plovcima. Njih su upotrebljavale jedinice iz Jadransko more (135. puk i eskadrila VPO). Poslednjom 1982. godine kupljena je u Francuskoj licenca za helikopter SA-342I koji se od SA-341 razlikovao po novom motoru Astaza 14M. Ova poboljšana Gazela (označena kao H-45) ušla je u naoružanje 1986. godine.<sup>3</sup>

Pocetkom 80-ih godina intenzivirana je obuka lovacke avijacije u uslovima granatiranja i ogadenosti avionskih radara i raketa u sistemu VOJIN. U jedinicama I 3A obuka je obavezno prebivala na deo sa aerodroma B kategorije na odredjenom radovanju koje su imali u bazi iz borbenih i taktičkih helikopterskih eskadrila. Deset godina nakon formiranja armijske snage preko 1.800 m prevođenih i isprobanih i izvršeno je popunjavanje. Oznaka izviđacke i spasiacke verzije ovog jedinog i dva zemaljske radio-navigacione sredstva i sredstva veće potpore i isletanje na početno selje staze granatnih razmera deistvo po ciljeve.

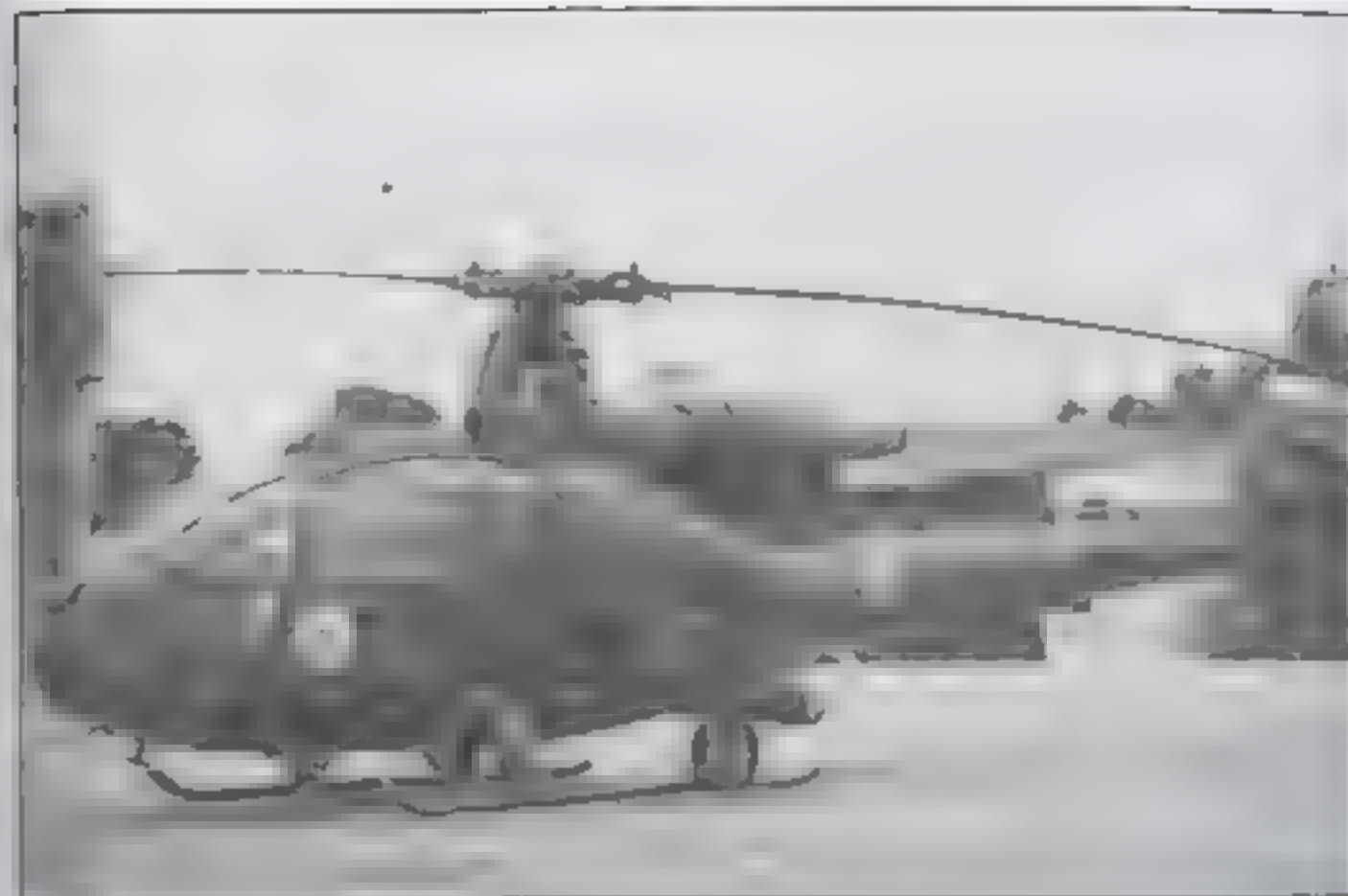
1. M RV k.27B. 5. VaK.

2. Čelni primerak Gazele ispitivan je od 23. maja do 26. septembra 1978. Kako je napredovala serijaska proizvodnja više primeraka naoružane Gazele (Gama) ulazilo je u intenzivna opitivanja po vrstama od 1980. godine. U prvoj polovini 80-ih u VOK u su na ovom tipu vršena razučita ispitivanja opremljenosti i naoružanja. Naoružani verzije Gama sa nevođenim raketnim zrnima (1980) ugrađuje osmatračkih sprava radio stanica i drugi elektronike (1980).

3. Nar SSNO 1192. I, 9. jun 1980. predviđala je formiranje ovih helikopterskih odeljenja prvo za I 2, 3 i 4 armiju, a potom i za 5. armiju i Vojno područje Titograd (2 samostalni korpus) u skladu sa dinamikom priprema.

4. Nar SSNO 551. I, 23. mart 1982. za formiranje 711. pože.

5. Radomir Vujković, Aleksandar Raduč, *Borbena helikopteri*, Beograd 1996, 40-41.



Helikopteri tipa Gazela u toku ispitivanja u VOK u, Batujica. (VOK)  
Gama. Na slici je njen prototip u toku ispitivanja lanserom LLU-007 u VOK u, Batujica. (VOK)

tima van granica taktičkog radijusa uz korišćenje etapnih aerodroma i presretanje anistične krstarećih raketa. Izviđacke eskadrile obavljale su se u aerofoto snimanju pomoću sistema za bočno-koso snimanje i helikopterske protivoklopne eskadrile steciće prva iskustva iz deistava protivoklopnom vodenim raketama.

Vezba *Kamstvo 83* bila je poslednja velika vezba održana u SRJ izvedena je na prostoru istočne Makedonije. Njen značaj za vazduhoplovstvo bio je taj što su tri nova vazduhoplova imala prvo predstavljanje na mor. Na vezbi sa 13-14. septembra debitovali domaći avion Orao i Galeb G-4, kao i naoružani helikopteri Gama. Za tu priliku septembra 1983. svih šest C-452 i eskadrile zajedno sa avionima tipa Orao i Galeb izviđacke eskadrile 47. avio brigade ušli su u sastav Mesovica avijacijske grupe, koja prebazi na aerodromu Skopje Petar Pava. Grupa je bila formirana da izvrši i deo na izvršava dva tipa „borbenih“ deistava na ovom zdraženju taktičke vezbe komandant grupe bio je pukovnik Živen Kilev, komandant VOK-a. Na Orlovima je bio i jedan odeljak iz VOK-a sa kojim je tada intenzivno saradavano u preibac. Eskadrila je pokazala mogućnosti ovog aviona u izviđanju. Sa Super Galebima izvedeno je deistvo iz horizontalnog leta koje će im bombama i raketama proizvodnje tipa MK 83. I ko su im i VOK-a i eteli u okviru spajanja aviona ZIV letelstvo 83 predstavljalo je pokušaj da pokaže to kako su Super Galeb avioni Orao visokih i kačkotehničkih kvaliteta i cenovno je pukovnik Karca na kraju vezbe. Iste de helikopteri Gama su prevoznim zvanicama završili gađanje ciljeva raketama Maljutka na poligonu Krivolak.

1. VOK 1923-2003, 82; Bojan Dimitrijević, *Kurjaci sa ulca, Istorijat 252. lovacko-bombarderske eskadrile*, Beograd 2004, 11.

2. M RV k.23. I. VaK za 1983. godinu; B. Dimitrijević, *Kurjaci sa ulca*, 11. VOK 1923-2003, 81.

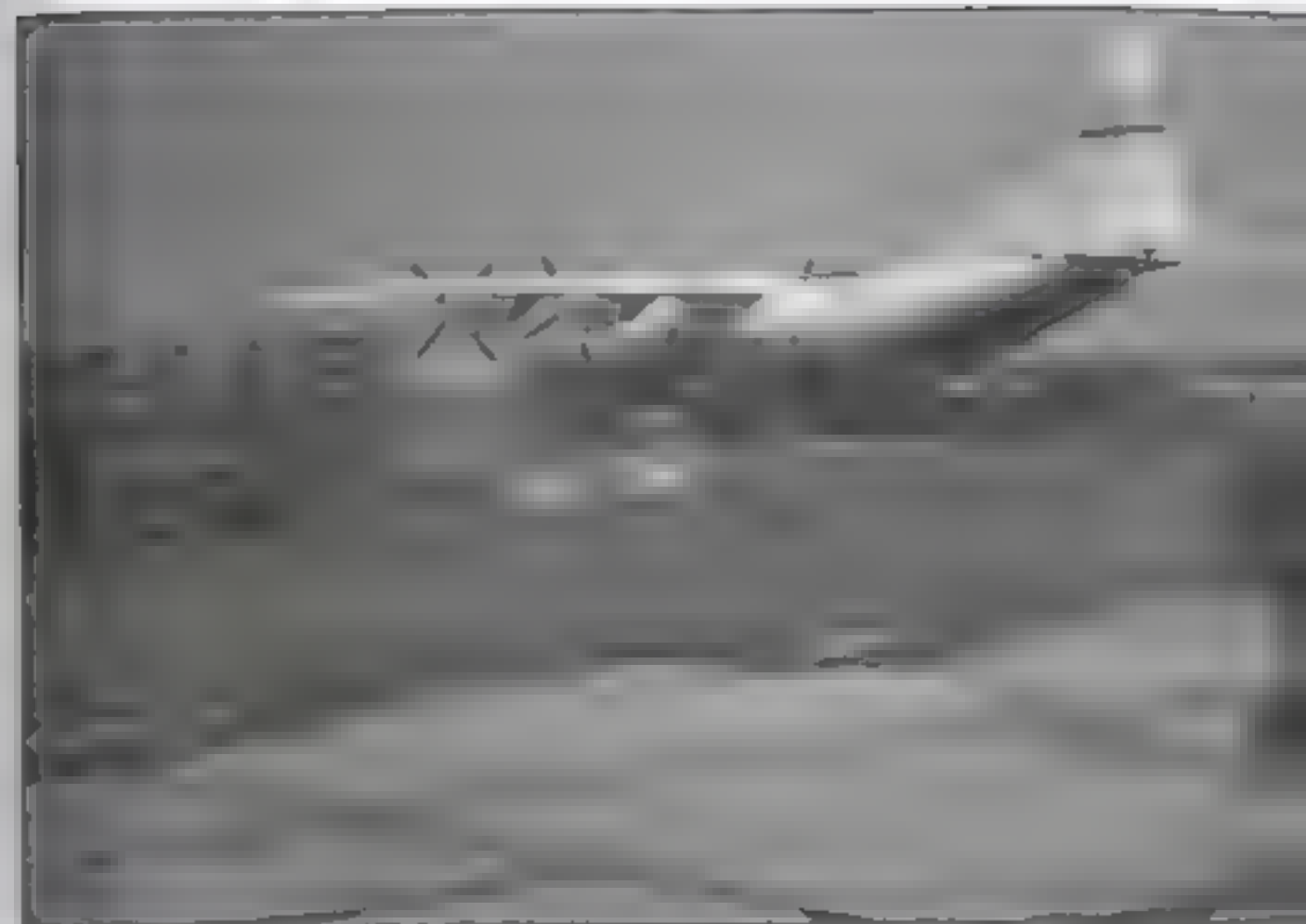




navođenjem zatim presretanja na malim visinama, slobodan lov i povremen pad efikasnosti uvedenim mlacih prota (1 A). Naizmenično svake godine iz obe divizije PVO išla je po jedna ekipa na gađanje iz raketnih sistema na poligonu Asuluk u SSSR-u, uglavnom sa visokim i najvišim ocenama. Lovacke eskadrile izvršavale su dnevna i noćna gađanja u vazduhu sa projektilima vazduh-vazduh K-13, K-13M i R-3R na poligonima Dugi Otok.

U sastavu RV i PVO bile su sledeće raketne jedinice: 1 brigada i tri pukovija čine 20 diviziona (po četiri sistema Vo-hov i Dvina i 12 sistema Neva) sa ukupno 96 lansirnih rampi i ukupno 1460 raspoloživih raketa – od kojih oko 80% Neva. Beograd je branilo osam divizionova, novi sistem Neva je usao i u sistem PVO glavnog grada. Ova dugoočekivana promena omogućila je povećanje borbenih prostornih i vatrenih mogućnosti, kao i višeslojnu vatru, žilavost sistema i toliko zahtevaneukružna odbranu Beograda i mogućnost deistava na niskoletećim visoko letecima. Brigada je u potpunosti formirana po novoj formaciji sa 8 raketnih diviziona i 2 raketno-tehnička diviziona raketnog sistema Dvina i Neva. Republičke centre Skopje, Zagreb i Ljubljana branili su pukovi, sa po četiri divizionova. „Borbenne mogućnosti ovih snaga su da unište oko 18-20 letelica u jednom naletu. Za odbranu vazduhoplovnih baza postojalo je tri oklopna artiljerijska pukova PVO i deset divizionova PVO sa 1160 artiljerijskih brada, od kojih je oko 480 bilo raketnih sistema Strela 1M i 2M. Jedan od glavnih problema bio je zamena zastaralog sistema Dvina, koji je od 1962. godine bio u upotrebi za odbranu Beograda. Ova raketna sistema pretrpeo je tri modifikacije radi poboljšanja efikasnosti, ali je već krajem 70-ih bio potpuno zastareo. Problematicnost upotrebe ovog sistema pojačavala je i velika osetljivost sovjetskih radara na elektronska deistva.“

1. *Kraljevske listice 1977-2002*, 11-13. U ovom periodu 450. rbr PVO je bio na gađanju u SSSR 1979 i 1984. Prvi put gađanje je izvršeno na metu RM 207A, sa ocenom 4,40 a drugi put na metu LA-17K sa ocenom 4,10.
2. Od januara 1982. 250. brigada funkcioniše sa novom organizacijom sa 8 raketnih i 2 raketno-tehnička divizionova, jer se primijena raketna tehnika za njihovo formiranje u okviru plana *Bluno*. U decembru 1981. primijena je tehnika za novi (2. rtd) tipa Neva i to 214 bojovih raketa i 2 školske stanice za ispitivanje agregata rapovi za rezervnim delovima i druga oprema. Stiglo je više kamiona i to 20 tipa Kraz, 9 tipa Ural, 3 tipa Kaza sa dizalom, 4 tegljača Zil sa nedlorn itd. U januaru 1982. stigla su sredstva za četiri rtd i rtd Neva. U martu je došlo komandno mesto za tip Neva iz zavoda Kosmos za rtd. Tokom juna isporučeno je 178 novih raketa 5V27D. U julu su primijena raketnotehnička sredstva Neva za 8. rtd. Primljeni su avgustu i novoradari tipa P-18 (4) za divizione Neva i kompletirano 70 raketa 5V27D bojovim glavama. U RSC počela preobuka na novim radarima P-18 i sistemu Akord. Kako je stizala nova tehnika postepeno su divizioni prediocirani. Šesti rtd prešao je sa aerodroma Batajnica na položaje na aerodromu Pančevo 27-28. nekoliko dana kasnije 1. rtd pome dvadeset godina boravka u Batajnici prešao je na položaje u kasarni Jakov. 5/6 avgusta 7. rtd iz Batajnice prešao je na privremeni VP u Jakovo. Nekoliko meseci kasnije, u novembru po završetku objekata u Zucama, prebačene su sve rakete Neva iz Batajnice u objekte tamnošnjeg 2. rtd. Prve bojove rakete, u kontingentima po osam komada, dopremljene na vatrene položaje 5. 6. i 7. rtd decembra 1982. Stalna mesta lokacije 250. rbr PVO bila su od kraja 1982. Komanda i pristapske jedinice Banica, 1. PVO RS „DVINA“ – Jakovo; 2. rtd PVO RS „DVINA“ – Obrenovac; 3. rtd PVO RS „DVINA“ – Mađenovac; 4. rtd PVO RS „DVINA“ – Smederevo; 5. rtd PVO RS „NEVA“ – Batajnica; 6. rtd PVO RS „NEVA“ – Pančevo; 7. rtd PVO RS „NEVA“ – Jakovo; 8. rtd PVO RS „NEVA“ – Zuce; 1. rtd RS „DVINA“ – Stenčica; 2. rtd RS „NEVA“ – Zuce. Brigada je (podaci iz 1984) imala 14 uređenih VP i delimično neuradeno rezervno komandno mesto. Sa osam radara P-12 i P-18 obezbeđivala je relativnu dovoljnu dubinu informacija, osim ako bi bio narušen sistem VOI.N za njeno deistvo po ciljevine na malim visinama. Završetkom komandnog mesta brigade u objektu 909 (Straževica) očekivalo se poboljšanje rada jedinice. (Iz istorijata 250. rbr PVO za 1981, 1982, 1983, 1984. godinu, komanda 250. rbr PVO, Banica, Beograd).
3. *Informacija o protivvazdušnoj odbrani administrativno-političkih centara i objekata od vitalnog interesa za odbranu zemlje, stanje i mere za dogradnju PVO, iz zaostavštine puk. Solovjeva.*
4. *Informacija o protivvazdušnoj odbrani naših OS (stanje i mogućnosti, osnovni problemi, pravci daljeg razvoja).*



Yakovlev A-12, koji učestvuje u nastupu protivvazdušne odbrane u okviru 250. rbr PVO na poligonu u SSSR-u. Na slici vidi se avion 73311/YU-AIC. (250. rbr PVO)



Raketni 250. brigada PVO prebacuju se kamionima na poligon Asuluk. (250. rbr PVO)





*Dramatičan snimak ispaljivanja Neve od strane jugoslovenskih raketusa, poligon Asutluk (250. rbr PVO)*



*Prigladnici 250. brigade i sovjetski raketasi na poligonu Asutluk (250. rbr PVO)*

Nabavljeni su novi radari iz Britanije (S-600) i SAD (AN/TPS-63, -70) i novi sistemi za automatizovani prenos i obradu podataka. Jedinice za elektronsko zviždanje su bile formirane ali nisu bile sposobne za operativnu upotrebu. Kontrola letenja je objedinjena na svim aerodromima u jedinstven sistem pod rukovodstvom Savezne uprave za kontrolu letenja. Jugoslovenske planere PVO zabrinjavali su sledeći problemi: integracija u jedinstven sistem i modernizacija PVO protiv lovackih i raketnih sistema, dogradnja sistema rukovodjenja i komandovanja protiv raketna odbrana od krstarećih i drugih projektila koje bi napadač koristili u napadu. Konkretni problemi bili su sledeći: mala dubina dejstva 300 rbr PVO, ograničenost i osetljivost za prilaz kod 250 rbr PVO, zastarelost postojećih sredstava za odbranu Beograda u 250 rbr PVO, gde je mala dubina dejstava povećavala mogućnost iznenađnog dejstva, nedostatak PVO za centralni deo i Jadransko vojno područje Jugoslavije.

U razvoju lovacke avijacije bilo je predviđeno prodavanje veća upotrebe postojećih tipova u L.A. kroz modifikacije i osavrsnjavanje radara, nabavka modernih raketa vazduh-vazduh. Za period posle 1995. godine planirano je bio razvoj i proizvodnja nadzvuknog visenamerinskog domaćeg aviona ali i nabavke jedrenog aviona savremenih aviona iz uvoza. Za period 1986-1995 predviđalo se nabavka sredstava i formiranje novog raketnog puca za PVO središnjeg regiona Sarajeva kao i nabavka sistema koji bi oko Beograda zamenio sistem Dvina. Sa aspekata konceptne PVO i taktičkog značenja broj aerodroma u centralnom delu ratističke mreže zadovoljavao. Razvoj aerodromske mreže nastavljen je i u ovom periodu. Od 1978. do posle 1980. godine zgrađeni su aerodromi u Banjaluci i izvršeni su radovi na aerodromima B tipa – Grobnicko Polje i Novo Mesto za prihvat avijacije.

U ovom periodu na nivou korpusa su nastali prvi cete za elektronsko ratovanje (E1 c, EOB c i II). Njihov rad su pratile teskoce zbog nedovoljno obučanih kadrova, nepotpunog poznavanja stranih jezika i nedostatka rezervnih delova za opremanje. U naoružanje jugoslovenskog RV uvođa se sistem za koso aerofotogrametrijske američke proizvodnje tipa LORAP KA-112A (Long Range Aerial Photography). Taj sistem koji je označen prekretnicu u opremanju zviždačke avijacije bio je namenjen za koso snimanje teritorije susednih država sa visine od 13000 m m.n.s. i da se snimi 100 km bočno. Taj kontejner mogao da nosi 110 kg optičke opreme zbog jačeg motora ali i mogućnost da se kontejner prikači izabranim tipovima nosača. Ova verzija mogla je da nosi i klasični kontejner nedovoljno izmenjen. Adaptacija je sprovedena u VOK u dana 4. septembra 1984. VOK je primio jednu kameru KA-112A, LORAP i 2 kontejnera. Početkom januara počinje ispitivanje aviona LORAP sa kontejnerom LORAP. Posle ponovljenog uspešnog ispitivanja, 15. juna 1984. avion je predat eskadrili na aerodromu Bihać.<sup>9</sup>

Kroz period ekstenzije i privredne stagnacije na konjovanju budžeta za vazdušni prenos koji su problemi PVO bili su nedostatak savremenog lovca i zastarelost sredstava za odbranu Beograda i raketna odbrana i krstarećih projektila i raketna odbrana.

<sup>9</sup> MTRV, k.108, 5. Vak (1984, 1985).

<sup>10</sup> MTRV, k.27, k.27B, 5. Vak (1978, 1979, 1980, 1981, 1982).

<sup>11</sup> MTRV, k.108, 5. Vak (1984).

<sup>12</sup> MTRV, k.87-352, i.e. (1986), Dokumentacija II obaveštajnog odeljenja Komande RV i PVO, VOK 1923-200, k.104.

i dometa lansiranih vođenih raketa. Mogućnosti VJHIN za otkrivanje niskoletelih aviona smatrane su nedovoljnim.

Period 1975–1985. godine doneo je dalji trend smanjenja udesa za 1,5 put u odnosu na prethodno razdoblje, a porastao je i prosečan nalet u odnosu na jedan udar. Sigurnost letenja uključivala je sanitetsko i medicinsko obezbeđenje letenja i etaca, poboljšanja u kontroli letenja i redovno meteorološko obezbeđenje. Ipak, iako je nalet bio veći za 22% nego u periodu 1965–1975, nalet iz godina 1956–1965 nije dostignut, nedostajalo je 4%. Na više udesa bez smrtnih posledica bilo je 1983 i 1985, a sa smrtnim posledicama 1979–1982. Ocenio je da je za katastrofe ljudske kritičnija prva polovina godine od februara do juna, a da je najopasniji dan petak. Najviše udesa nosili su lovc-bombarderi, zatim lovc i helikopterske jedinice, pa sve ostale vrste avijacije. Posebno povećanje udesa doneli su helikopteri Gazela zbog njihove masovnosti, specifičnosti niskog eta i operisanja uz nepotpuno obezbeđenje letenja. Tokom 80-ih najviše sigurnosti bilo je kod transportne avijacije. Ljudski faktor i dalje je bio osnovni uzrok udesa i katastrofa, čak u 90% slučajeva. Dostizanje prednjih situacija desavalo se po povratku, čeka sa godišnjeg odmora. Veliki broj udesa desio se u vreme usvajanja novih centar tehnike pilotiranja u lovackoj avijaciji, pri usvajanju složenih evolucija na manje visinama ili u toku preobuke kod izvidičkih aviona i na tipu Orao. Preobuka kod aviona Orlo i Super Galeb nisu pratila metodska uputstva za korišćenje tehnika pilotiranja i borbeni obuka, pa su i posledice vanrednih događaja bile veće. Prvi motoristi kamančarata izvršavali poslove često nisu zadovoljavali i svojim znanjem nisu bili preopterećeni. Događaji obavezama umesto letenjem. U jedinicama gde je bilo udesa preobustila i rada vazduhoplovno tehničkog osoblja bilo sa standardom nedovoljno obavešten i disciplinovan, povremeno i nepaznja, slaba organizacija.



Utva 66 broj 51133 u toku leta nad smrznutom ravnicom. Na nekim avionima 525. eskadrile ugrađivani su nosači za podvesno naoružanje. (Dragan Veličković)

### 5.7.1 Saradnja sa nesvrstanim zemljama

Jedna od glavnih karakteristika ovog perioda razvoja RV i PVO cele JNA, a posebno jugoslovenske države bila je saradnja sa zemljama trećeg sveta. U toj saradnji kombinovale se politika, mogućnost izvoza tehnike i znanja, ali čini se i deo jugoslovenske političke megalomanije, karakteristične za epohu posle 1945. godine.

Na aktivni deo saradnje svih vazduhoplovstava trećeg sveta koje su saradivale sa RV i PVO bio je skolovan i izvoz aviona. Posle posete delegacije indonezijskog RV 1963. godine, već od 1964. godine oko 80 pilota i oficira indonezijskog vazduhoplovstva skolovao se u vazduhoplovno tehničkom skolama RV i PVO. U periodu od 1968. do 1983. godine u jugoslovenskim vazduhoplovnim skolama i akademijama skolivali su se pripadnici vazduhoplovstava Azije, Zambije, Indonezije, Iraka, Libije, PLO, Sudana i Kambodže.

Za obuku na raznim avionima formirana je 1978. jedna eskadrila pri 107. puku u Misuratu naoružana avionima Galeb koja je septembra 1980. prešla u specijalnu jedinicu *Centar za obuku pilota pripadnika saradničkih vazduhoplovstava* (CO FISCIS). Ova jedinica je definisana kao školska jedinica privremene organizacije i formacijskog sastava za obuku pilota „iz namira priateljskih



Znacajan broj libijskih vazduhoplovaca skolovan je u Jugoslaviji 1971–1986. godine. Sa druge strane Jugoslavija je u Misuratu izgradila Libijsko vazduhoplovno akademiju po modelu VVA.



nesvrstanih zemalja. Kroz njih je prošlo nekoliko klasa pilota i kasa RV zambijskog RV i vazduhoplovaca iz PLO, zaključno sa školskom 1986-87 godinom kada je prestao njihov obučavanje, a jedinica rastormljena marta 1988. U istom periodu susedni 107. puk školovao je pilote helikoptera RV Libne-8 klasa RV Angole (1 klasa) i PLO (2 klase).<sup>1</sup>

Pojedinačno najveća saradnja odvijala se sa vazduhoplovstvom Libne. Ona je započeta od 1970. godine kroz školovanje njihovih pilota, kontrolora letenja i drugih specialnosti, ukupno preko 1000 školovanih pripadnika njihovog RV do 1983. godine. Prvi libijski piloti u dve nastavne grupe otpucale su 1971. na obuku na lastreb u okviru 172. puka. Vise grupa libijskih pilota PLO obučavali su se za pilote helikoptera u eskadrinama u Mostaru (osnovno letenje na helikopteru Gazela i Pleser M-8). Saradnja je obuhvatala radove na izgradnji infrastrukture, remont aviona i helikoptera u Libni, medicinske preglede pripadnika RV Libne. Po završetku Jugoslovenske akademije, 1977. godine u Misuratu je formirana linjska VIVA, a od 1980. i VVA, koja je koristila program rada iz Jugoslavije, ali i veći broj nastavnika.<sup>2</sup>

Libijskom ratnom vazduhoplovstvu isporučeno je 112 aviona Galeb G-2 i 34 aviona tipa lastreb. Avioni su isporučivani tokom 70-ih i 80-ih godina manjim delovima direktno iz jedinica i lastreb, na primer iz novoformirane 217. lbae, većim delom direktno iz fabrike Soko. Mnogo jugoslovenskih pilota steklo je neobično letачko iskustvo u preletima ovih aviona iz Mostara preko Sredozemlja do baze Misurata. U toku 1975. godine 523. eskadrina je izvršila prvi prelet aviona za Libiju, jedno odeljenje eskadrile bilo je određeno da iz fabrike Soko u Mostaru preleti avione Galeb u Libiju. Sedem godina i marta i juna takođe su izvršeni preleti novih aviona za Libiju sada već ustaljenom rutom Mostar-Dabrovnik-Brindisi-Sarenta-Pue-no-Tripoli-Misurata. Iz letace bili su angazovani i tehničari eskadrile. U toku 1977. godine izvršeno je pet preleta novih aviona za Libiju, zbog čega je eskadrila dobila priznanje od fabrike Soko. U toku 1979. i 1980. godine za prelet aviona Galeb do Libije bila je angazovana mostarska 333. izvedena eskadrina (uz pomoć 240. lbae iz Zenitika). U više letova piloti 333. lbae i 240. prebacili su 20 i više aviona. Tokom 1984. godine piloti 333. lbae su tri puta preletali avione Galeb za libijsko RV. U tom periodu ruta je vodila do Mostara, odakle su iz fabrike Soko izletela dva odeljenja sa po četiri Galeba i predvođena četiri likom-40 "kvadrati" piloti i la Liban, sa čitavom aerotermi Campar kod Kima i etipaca, i 15000 kilometara do Palmyra, odavde od 13000 kilometara do Misurata, prenošenja na Sarenta sedmog dana, et bi se nastavio preko moraca i Libije, a letao bi od 1300 časova, i poslednja etapi do baze Misurata 4000 minuta, gde je bila libijska vazduhoplovna akademija. Po završetku preleta aviona piloti 333.

etel po dvojica u Galebovima. Istom su vrata za Jugoslaviju. Ispred formacije etel je jedan AN-26, a tehnička ekipa koja je bila u njemu obavljala je preglede na svakom stanici i odmah produžavala da organizane sedeti prihvat. Kako avion Galeb nije bio namenjen za takve daljinske letove, a ni piloti nisu imali do tada takva iskustva, prelet do Libije su za mnoge od njih predstavljali složene zadatke. Letelo se u grupi, u odeljenjima od po četiri aviona sa svake strane laka, na veći visini. Komunikacija je obavljana samo sa posadom i laka, koja je bila zadavala zadatake, ostali su bili u komunikaciji. Nad ladinom je bilo i teskih meteo uslova i zbog udaljenosti na aerodromu u Rimu bilo je problema sa sletanjem u prostoru i zaskoćom civilnim avionima. Nad Mediteranom registrovani su sve poznate brodove, ukoliko bi bilo potrebe za iskakanjem, a radio je bio podsečen na SOS frekvencija. Avionci su svim pilotima konstatovani u njima obučavali novu pilotsku disciplinu, sa hiljadama kilometara pređenih u nepoznatom prostoru.<sup>3</sup>

Jugoslovenski piloti i tehničari bili su raspoređeni u eskadrila na libijskog RV sa ovim tipovima. U okviru akademije bili su u sastavu jedinice koja je imala i eskadrile Barka i Sarenta kojima se vršila obuka pilota druge i treće godine, odnosno Misurata, gde je bila napredna obuka za svrsene pilote i oficire.

Od samog početka razvoja aviona Galeb G-4 postojala je ideja da se avion preda Libiji. Medutim, do realizacije nije došlo, prvo zbog prekida saradnje i 1980. a onda i zbog rata u kome se Jugoslavija raspala.

Zambija je bila na drugom mestu ove saradnje. Proces je započeo 1969. takođe u okviru zambijskih vazduhoplovaca. Oko 300 njih je zavisilo različitih vazduhoplovne i druge škole i akademije i kurseve u Jugoslaviji. Prvi kursevi za dve nastavne grupe za avion lastreb zambijskog RV počeli su 1971. godine. Obuka dva klase je završena kod 172. lbae i Galebovima, a otprilike u isto vreme i paku sa bili i Libije. Jugoslovenski piloti su mogli da prosude u svoje tamnopute učenike i preletu opstem mislenju. Zambijci su bili bolji. Njihova sekcija je bila stroža i kvalitetniji piloti na obuci.<sup>4</sup> Zambiji je isporučeno ukupno 13 aviona lastreb i AN-21, kao i 6 aviona Galeb.<sup>5</sup> Nekoliko nastavnika – pilota RV bilo je na obuci u Zambiji. Kasnijih godina manje ili veće grupe pripadnika zambijskog RV završile su razne kurseve u Jugoslaviji.

Znacajan posao bio je i remont helikoptera M-8 egipatskog vazduhoplovstva u bazi i baze kod Aleksandrije, kao i aerodrom VZ Moma Sirono i 1982. i 1984. godine kao i pomoć u izgradnji infrastrukture aerodroma u Iraku, u drugoj polovini 80-ih godina.

1. RV k. 107. hp (1982, 1983, 1984, 1985, 1986, 1987).  
28. februara 1986, MjRV k. 25. Istorija 1. ku RV i PVO za 1986. godinu.

MjRV k. 40a 107. hp (1982, 1983, 1984, 1985, 1986, 1987).

3. 172. puk u odbrani jugoslovenskog neba, 85-86.

4. 172. puk u odbrani jugoslovenskog neba, 85-86.

5. A. Radić, Specijalni, školski i transportni avioni, 19.

6. Prema sećanju Vojislava Stojanovića, tadašnjeg pripadnika.

7. 172. puk u odbrani jugoslovenskog neba, 85-86.

8. 172. puk u odbrani jugoslovenskog neba, 85-86.  
Milana Kostića autoru 29. oktobra 2002.

2. Lazića (oktobar-december 2002) date autoru.

172. puk u odbrani jugoslovenskog neba, 85-86.

172. puk u odbrani jugoslovenskog neba, 85-86.

172. puk u odbrani jugoslovenskog neba, 85-86.

1. Naredbom SSNO od 28. februara 1986. odnosno potvrđeno u planu [edinstvo, 1514-1/87 od 17. septem.



## 6.2 STANJE I MOGUĆNOSTI VIDA

Procene iz ovog perioda (1989) govorele su da lovačka avijacija raspolaže zadovoljavajućim borbenim mogućnostima za dejstva u osnovnoj nameni. Međutim, oprema aviona radarima i raketama vazduh-vazduh znatno je zaostajala za opremom i naoružanjem lovaca u svetu i kod potencijalnih agresora. Kapaciteti VOJ-a u automatizovanom navođenju avijacije bili su ograničeni, što je značilo da bi u slučaju rata bilo još manje efikasnosti prouzrokovane patroliranjem i preusmeravanjima ili samonavođenjem na ciljeve.

Opremljenost LA nije mogla da prevaziđe neke od problema kakvi su bili: radar i rakete vazduh-vazduh koji su bili slabih mogućnosti, i malog dometa dejstva lovaca izvedeno je samo iz zadnje polustere oba, što je umanjavalo borbene mogućnosti raspoloživih snaga LA. Sredinom 1987. na avionima Mig 21 u jugoslovenskom naoružanju bili su radar RP 21 domet 20 km (32 aviona), RP 22SMA domet 30 km (82 komada). Oba radara su te godine ocenjena kao radari „stare generacije bez mogućnosti osmatranja „prema dole“. Za dejstvo po ciljeve na vazduhu pored topa od 23mm, ovi avioni su raspolagali raketama vazduh-vazduh je daljina lansiranja u granicama 0,2 – 1 km. Rakete sa topljivim glavama za



Dva plavo-belo obojena helikoptera tipa SA-3160 Alouette III korišćena su više od dve decenije za štabne i kurirske poslove u RV i PVO. (D. Velicković)

1. Elaborat Radari u našim OS, obradio potporučnik Sreten Dragić, dipl. inž. (VT SP), pomoćnik elektr. inženjera, apr. 1997. Zastavljena u pukov. za S. i PVO, 1997.



U armiranu-betonskom skloništu i naoružan raketama vazduh-vazduh avion L 17 broj 17169 iz sastava dejstvene pare 204. lovačkog puka (M. Micevski).

samonavodenje K 13, K 13M, R 60 omogućavaju dejstvo po ciljeve na vazduhu samo u povoljnim meteorološkim (van oblaci, dan i noć), a rakete sa radarskim glavom za samonavodenje R 3R1 i u oblacima. Dejstva su bila izvedena samo iz zadnje polustere. Avioni verzije L 15 i L 17 mogli su da nose samo po četiri rakete a 30 aviona L 17 bilo je sredinom 80-ih moglo kovano da nose do osam raketa R 60 za blisku borbu. Stanje verzije nisu bile spremne za uređajima za instrumentalno navođenje. Mig-ovi su zaostajali za nekim tipovima lovaca u mogućim napadima i u nosivosti taktičkom radijusu. Vremena ostajala u vazduhu kao i mogućnostima za protiv-elektronsko dejstvo u slučaju da su radarski ožraci u blizini aviona. Umnogome zbog taktičko-tehničke karakteristike nesavršenosti borbenih mogućnosti avijacije u borbi za prevlast vazdušnog prostora i izvođenja taktičkih operacija. Avioni Mig 21 bili su loše naoružani i opremljeni u odnosu na susednih zemalja u pogledu tehnika posebnih vatrebnih mogućnosti. Iznad ovog zaostajala donekle je prevaziđen usudom novog lovca Mig 29 krajem 1980-ih godine, koji je bio i značajan modernizacijski pomak (samo je radar i 019 m domet 40 km, sa mogućnošću praćenja 10 ciljeva i gađanja dva u isto vreme).

Prva i druga eskadrila prenametnuta ovom tipu bila je 12. eskadrila koja je 1986. eskadrila je došla prilikom dobede naredne godine, prva eskadrila koja je primila avione nove generacije tipa Mig 29. (W. P. V. oznacen L 18) i 1987. godine je krenula sa modernizacijom Mig 21 različitih verzija, pak je trebalo da primaju novi avion iz Moskve i ovog barata. Polovinom septembra 1980. počeo je kurs raskopavanja za 14 pilota i 30 tehničara radi preobuke na avion Mig 29. Prva

1. Elaborat Radari u našim OS, 12.







Den bojnih godnjaja raketama Neva održavan se i na poligonu Kamenjak kod Pule (250. rbr PVO)

doški aerodromi 83. i 204. puka bili su sa relativno malom dubinom. Trenutno stanje pilota i bezbedivale se odnos aviona pilot 1:1,3 što je bilo niže od zadatog odnosa 1:1,6. Prema planovima, procenjena od 130-160 potrebnih lovaca bila bi, ranasena 1994-98. godine, kada je predviđeno da broj padne na ispod 100 aviona, ukoliko ne bude više nabavki lovaca. U ova svrha predložana je modernizacija navigacione opreme i naoružanja aviona Mig-21bis donosenje konačne odluke o programu NA, kao bi se pravovremeno planirala i obezbedila popuna novim lovcima i razmatranje mogućnosti nabavke još jedne eskadrile aviona kategorije Mig-29 ili njemu sličnih u periodu 1995-2000. radi održavanja borbenih efekata lovačke avijacije na početnom nivou dovođenja u naoružanje novog visokopresnog nadzvucnog aviona.

Sredstva za raketnu PVO sistemi Dvina i Volhov koji su se nalazili u osam raketnih divizionu, kao i Strela-1M i Strela-2M u sastavu vazduhoplovne baze, bili su relativno zastareli. Na sistemima Dvina i Volhov bile su izvršene sve predviđene modifikacije ali je nedostajalo rezervnih delova jer se prestala proizvodnja. Sistemu Dvina pristao resars. Raketni sistem Neva M uveden u periodu 1975-1981, smatran je relativno modernim. U miru u borbenom dežurstvu bilo je i komandna mesta i raketne brigade sa raketnih divizionu i u kojima su dežurale bojne smere i raketni sistem sa raketama Dvina i Volhov. Odnosno Neva koji su mogli da deluju u zoni i na visinama izvan raketne zaštite. Raketni sistem P-12, P-18, PRV-15 i raketni sistem R-12V-1 su osetljivi na elektronsko ometanje i protiv zastoja zaštita posebno od stepenih i impulsnih smetnji bila je dosta otežana.

1. Elaborat Zamena raketnog sistema PVO Dvina, VT P-1-6, iz sastavnice puk Sofronića

2. Elaborat Radari u našim OS

Sistem VOJIN je bio organizovan u tri puka sa pet bataljona 18 četa i 9 vodova u miru, odnosno 24 četa i 22 voda u ratu. Odnos između mirnodopske i ratne popune jedinica VOJIN kretao se oko 46:54 što je bilo veoma nepovoljno s obzirom na opterećenost i teške uslove života i rada ovih jedinica. Radari sovjetske proizvodnje (svi druge generacije tipa P-12, P-35, P-15, P-14, PRV-11) činili su oko 30% inventara jedinica VOJIN starije tehnologije upotrebljivi uglavnom na ravničarskom terenu. Slabijih manevarskih mogućnosti bili su slabo otporni na elektronsko ometanje. Preostali radari zapadnog porekla bili su savremeniji, zastareli i od ometanja i pokretljivi. Britanski radari firme Markoni (svi treće generacije S-60<sup>1</sup>, S-613, S-634) predstavljali su osnovu sistema operativnog dežurstva i osnovne radarske mreže VOJIN. Radari američke proizvodnje (svi četvrte generacije AN-TPS-63 i 70) bili su tehnološki nasavremeniji i mogli su da sa smanjenim performansama rade i u uslovima ECU. U ovom periodu uveden su 3D radari (tip AN-TPS-70 firme Vestinghausa velikog dometa do 380 km i sa merenjem visine cilja do 30.5 km). Za prelazak u borbeni iz marševskog položaja trebalo je samo jedan sat. U formacijskom asiservanju i razvoju prekrivanja neba radarskom snopovima do kraja 80-ih trebalo je formirati tri jedinice ranga vod i četa VOJIN. Dva korvica Lovcen, Skopska Cina Gora, Poborje za radarsko pokrivanje teritorije Austrije i jednog dela Austrije. Na veći nedostaci sistema VOJIN bili su: nedovoljno pouzdana prekrivanja prilaza teritoriji SRJ u unutrašnjosti teritorije na visinama ispod 2000 m, slabo razvijena rezervna radarska mreža, nedovoljna informaciona sposobnost sistema, zastarela i nedovoljno pouzdana sredstva veze. Jedan izveštaj iz aprila 1987. govorio je o elektronskom ometanju koje se pojavljuje os vremenom na vreme. Smetnje su bile „nepoznate g porekla“. Bilo je slučajeva da se pojavom



Uvođenjem švedskih protivavionskih topova tipa Bofors L-70 kalibra 40mm ojačana je PVO aerodroma, i u okviru vazduhoplovnih baza formirane su jedinice sa ovim topovima



Istun deo jedinica za PVO aerodroma bio je naoružan prenosnim raketnim sistemom Strela 2M čiji je proizvodnja osvojena u Jugoslaviji

smetnji na radarskom ekranu prekinuće slanje podataka i do 1 sat u rodu VOJIN „Izvesta“ koji stiču o ometanju ili se površno obrade ili se uopšte ne obrade, završavaju u ladici stola. U našim OS nitko se ozbiljno ne bavi ovim pitanjem”.

Period posle 1986. godine doneo je smanjenje raspoloživih finansijskih sredstava, i to nekoliko puta. Zbog toga se odustalo od nekih kratkih zadataka modernizacije PVO: zamena RS Dvina u 250 rbr PVO, formiranje jednog raketnog puka većeg dometa na Jadransko-pomorskom vojnom, generalno povećanje raspoloživih raketa i municije.<sup>1</sup>

Ratna formacija jedinica za odbranu aerodroma predviđala je razvijati tri puka i deset divizionu u sastavu vazduhoplovnih baza. God 33 baterije 37<sup>mm</sup> i bilo sa polupovratnim i bezvratnim, M 20 3 i 13 sa Boforsima i 40 mm i sa Strelama 1M. Ove snage smatrale su nedovoljnim po dometu i m.b. izučenski i popunjenosti jer se očekivalo da aerodrom i sam prvi objekt napada. Za PVO četa VOJIN postojale su 23 baterije sa topovima 20 3. U 33 baterijama PVO naoružanim topovima 40 mm tipa Bofors L 70 uvedeni su vodovi za upravljanje vatrom sa švedskim radarima. Žrtvajući se, su delimično povećali mogućnost u složenim uslovima. Vazduhoplovne baze dobijaju računare, a do kraja perioda, a drugim celovima, da postepeno se uvode sredstva informatičke podrške. U sistemu automatizovanog komandovanja uveden je postepeno sistem AS 84 i 40 parova, In sa sistemom AS 84 u nekim jedinicama, koji je bio namenjen za povezivanje svih

nivoa komandovanja od vatrene jedinice do korpusa kao i korpusa međusobno. Do kraja 1990. trebalo je da svi operativni centri i komandna mesta u RV i PVO budu opremljeni sredstvima automatizacije komandovanja savremene tehnologije. U sistemu veze 1989. godine uveden je i sistem RI PS 400 u svim vb, VOJIN sa računarsko-kontrolnom funkcijom tada „na modernije sredstvo svog tipa u svetu“.

Za povećanje mogućnosti PVO predviđena je do 1990. bila nabavka raketa V 39 za zamenu utrošenih raketa V 30, ali ni ta nabavka nije realizovana zbog visoke cene. Za period 1990–2000. planirano je bilo nabavljanje sovjetskog sistema PVO velikog dometa, 150–200 km, za formiranje jedne brigade PVO u središnjem prostoru SR, zatim zamena aviona tipa Mig 21 starijih varijanti avionima NA, domaće proizvodnje, uvođenje 1–2 letice radarske stanice tipa AWACS, obnavljanje radarsko-računskih sredstava, stvaranje potpunog sistema automatizacije komandovanja i sistema elektronske identifikacije sopsvenih, vazduhoplova, nabavka radarsko-računskih sredstava, kao i uvođenje sistema automatizacije na svim nivoima. Po naredbi SSNO odustalo se od razmatranja uvođenja AWACS-a, a takođe i ambicioznost projekta NA nije obećavala uspeh.

Istom periodu nastavljen je trend uvođenja domaćih tipova u naoružanje. Orao G 4 Gazea sa polako postajaju sve brojniji. Na Orao je odlučeno 1983. započeto i tokom 1987–88. završeno preobrazanje 241 eskadrile u skoplu, a od kraja



Piloti 351 i 353. eskadrile, vazduhoplovnog podesalona sa avionima Orao, zajedno sa komandantom vazduhoplovnog esalona na paradi Pobjeda 85, general-majorom Božum Stefanovićem

1 Isto. 25–27

2 Elaborat Zamena raketnog sistema PVO Dvina

3 Elaborat o protivvazdušnoj odbrani, 123

4 Dokument ARJ PVO u RV i PVO, v/pov. iz zalogovine puk Sofronića, I–4

1 Elaborat o protivvazdušnoj odbrani, 11.

2 Elaborat Radari u našim OS 40, Elaborat o protivvazdušnoj odbrani, 180–186



1988 do 1989 preoruzavanje 242 lbae na a Golubovci. Zbog nedostatka aviona nije izvršena preobuka na ovaj tip u 240 lbae iako je iadsko dva puta prošlo težijski deo. Problem sa preobukom na ovaj tip bili su standardni nedostaci dvoseda: neispravnost, otkazi kao i modifikacije učinile su da ispravnost bude oko 60% i u sledećem koraku usmavali su produžetak i razvijanje preobuke. Zbog održavanja trenaze mladi piloti su često leteli na starijim astrebovima Galebima koji su i pored planiranog izlaska iz naoružanja ponovo vraćani i neki jedinice L 5 korpusa je konstatovano 1986 da je avion Orlao glavni uzrok većeg procenta neizvršenog naleta kod 8<sup>1</sup> abt, da i pored velikih napora ispravnost nije povećana i ocenjeno je da je nalet od 30 sati po pilotu „mimilalan“ što je na granici bezbednog za letenje na tom tipu aviona. Serije se nije poboljšala u sledeć godinu iako arisvka Orlao je postepeno osvajao projektovani borbeni komplet. Stoga to je bila velika manjkavost, jer se nije stvarila vatrena efikasnost lovačkih bombarderske avijacije paralelno sa preobukom već znatno kasnije. Orlao nije mogao delovati ni napom ni upotrebljavati podvesna oružja poseban način letenja za ovaj tip. Prvo gađanje TV vodećim raketama AGM 65B Maverik izvršeno je 1988. godine 238 lbae. U istoj godini eskadrila je upotrebila i kasnije bombe BL 755. Ovo je bila prekretnica u borbenoj upotrebi Orla za vatrena dejstva. Sledeće godine izvedena su prva vatrena dejstva Orla noću. Štednja na savremenim i oborivim sredstvima takođe nije dozvoljavala da se eskadrila sa I 22 razmahne u borbenom smislu. Uz pomoć tehnicara mostarskog Sektora i remontnih zavoda

Orlao i Zmaj ispravnost je povećana za 20%, a izvedeni nalet na I 22 za 47%. U ovom periodu započeo je remontovanje aviona Orlao prve serije u VZ „Moma Stanojević“. Zbog rata i raspada SFRJ nisu dovršeni svi naručeni primerci i ostaci nezavršenih su uništeni prilikom povlačenja JNA iz Mostara.

Sa avionom Galeb G 4 preobuka je išla mnogo lakše. Međutim, problemi su bili nedostatak alata i uređaja za održavanje neujednačenog kvaliteta pojedinih serija uz sporo rešavanje konstruktivnih problema. Sve ovo uticalo je na gubitak vremena za popravke, ali i na nisku ispravnost, koja se nije povećavala sa tempom alaska aviona u eskadrile. Jedna analiza iz 185 puka 1990. govori da je između opravke i otkaza jednog G 4 izvrši se prosečno 6,3 leta „što znači da je svaki treći dan avion neispravan“. Ipak, avion je primljen sa simpatijama i kako su tekle sukcesivne isporuke omogućio je da se 1987. godine preoruža 239 lbae na aerodromu Golubovci a od kraja 1987. 249 eskadrile na aerodromu Zemanik koja je sledeće godine popunjena avionima. Tako je VVA u svom sastavu imala tri eskadrile sa ovim tipom. Avione G 4 je dobila jeseni 1989. godine i akro-grupa „Stedecol“ 1990. godine na vazдушnim priredbama sirom Jugoslavije i akro-grupa zamenila je žute astrebove za sedam G 4 oborenih u boje jugoslovenske trbojke, od tada poznatih kao Leteće zvezde.

Iako je bilo problema sa avođenjem Orla u periodu 1987–1990. za lovačku bombardersku avijaciju konstatovano je da je sa većinom eskadrila osposobljena za izvršenje zadatka na krajnjem taktičkom radiisu uz primenu aerodromskog manevra polivanja sa aerodroma B kategorije. Oposobljenost za Galeb i Zidake



Probijna bomba francuske proizvodnje SAPY Durandal ušla je u ubojni arsenal koji je avion Orlao mogao da ponese pod krilima. Ova bomba ispitivana je 1987. godine. (VOC)

1. MiRV k. 33, Istorijski 98. abr 1986; Isto, 1987; Isto 1988; Isto 1989; Isto, k. 26 istorijska 3. Ko RV i PVO za 1988. godinu



U 1985 javnosti se posle duže pauze prikazala akro-grupa RV i PVO. Avioni tipa IJ-21 lastreb prebojem su u upečatljivo žuto bojenje sa trbojkom u VZ Zmaj

1. MiRV k. 27B 5. Vajk (1988, 1989, 1990)

2. MiRV k. 36 185 lbae (5) (1987–1990).







Avioni Orao verzije I-22 pored VOX-a bili su u sastavu 238, 241 i 242. LBA eskadrile. Ovde avion 2511 na rubnoj stazi aerodroma Cerklje. Ovaj avion kasnije je bio u sastavu 238. i 242. eskadrile.

Od jeseni 1989. godine počela je obuka pilotaca četvite godine VVA na avionu Orao u 242. eskadrili koja je tokom godine završila priobukom na I-22. Zeta 1989. školovanje završila je prva grupa pilota helikoptera po četvorogodišnjem planu. Od 1990. godine nekadašnji helikopteri Mi-8 dodeljeni su za obuku pilotaca na ovom tipu u 107. puku.<sup>2</sup>

U periodu 1986-1989. bila je intenzivirana je dobijena praksa da borbeni eskadrile vrše kratkotrajna prebacivanja u okviru aerodromskog manevra svog korpusa. Razne vezbe bile su dobar razlog za prebacivanje avijacije. U toku 1988. godine (Dobro 8). Nije bilo neobično da se Migovi iz Bihara vide u Cerklju, a Oravi iz Cerklje u Pulu. Oravi iz Ladevaca u Batanici, Migovi iz Batanice u Mostaru, Tajzi u Tuzli. Takođe, operisalo se i sa aerodroma i heliodroma B kategorije Glina, Udbina, Srebrenica, mesoviti aerodromi kakav je Sarajevo. Cilj je bio da se aerodromske službe pripreme za prihvat različitih avijacija od one koje su učestvovali bazirali na aerodromu. Sa manje intenzitetom vezbavan je i premeštanje jedinica VOJIN do ratnih položaja i nazad.<sup>3</sup>

Nakon katastrofa u ovom periodu dogodile su se i neke između ostalih 12. decembra 1988. kada je AN-12 pao na 15 km od aerodroma Jerevan u Irmenu. Nešto poslije gosovensku posadu pomotao za postradale od zeta i tresu. Poginuli je kompletan posadu od sedam članova. Bila je to prva veća katastrofa transportnog aviona posle srećne 1971. godine. Povećan broj letackih aktivnosti i preobuke tokom te 1989. uslovlili su značajan porast vanrednih događaja, udesa i katastrofa.<sup>4</sup>

1. Piloti u Orlu, Krila armije, 1072-73, 22. decembar 1990. 9. izjava Predraga Bandića autoru, 8. decembar 2002. U ovoj grupi je bilo sedam pilota.

2. M. RV, k. 25a, 1. ko RV (1990); Piloti na „Osmici“, Krila armije, 1059, 31. oktobar 1990, 15.

3. M. RV, k. 25a, 1. ko RV i PVO za 1989. godinu; isto za 1988. godinu; M. RV, k. 27B, 5. ko RV i PVO (1988-1989, 1990).

4. Politička, 13. decembar 1988, cela str. 3. Katastrofa na letu humanitarni, Krila armije, 1045-46, 28. decembar 1988, 2.

5. M. RV, k. 112. Biten bezbednosti letenja.

Pilotska takmičenja nisu održavana od 1963. godine, da bi bila tek 1989. godine obnovljena na odusebenje mnogih vazduhoplovaca. Takmičenje za najboljeg pilota pod nazivom *Uspeh* održano je 23-27. oktobra 1989. na aerodromu Zemunik, a svaka od borbenih avijacijskih eskadrila reprezentovala su po dva pilota i dva aviona. U međuvremenu od 1974. godine postojalo je kolektivno takmičenje „Borimo na bolju jedinicu“. Takmičenje je kasnije uvedeno na više nivoa tako da su borane na boju jedinice i čak među samostalnim jedinicama KRV i na nižim nivoima.

U oceni za 1990. godina komanda RV i PVO stakla je da je zadržan vrlo dobar nivo u borbenoj gotovosti, a da je smanjen broj vanrednih događaja. Planirano događanje za raketne jedinice PVO u SSaž u 1990. godine nije izvršeno zbog nedostatka sredstava. Ukupno navedeno je u padu sa 80-85% časova u 1989. godinu na 65% u 1990. godinu. U to godinu dogodila se jedna katastrofa kod 1. korpusa šest udesa u VVA, dok su 3 i 5 korpus i samostalne jedinice bile bez neonegale, što je bio zavladin pomak u odnosu na 1989. godinu. Uvođenje sistema automatizacije AS-84 je nastavljen. Procena je govorila da je 50% sastava 352. bio sposobno da operise kontejnerom LORAP, a u transportnoj avijaciji jedan broj pilota dobio je međunarodne dozvole prema ICAO standardima. U vazduhoplovstvu tehničke službe su završile procesat ispravnosti reg. strovanje kod tipova I-22 Orao, a donekle i G-4, koje kod oboja tipa bila nedovoljna pouzdanost, hidrogornivne instalacije, avio horizontala, motora. Remont tehnike je bio aspektu zbog nedostatka sredstava, procenat završenog remonta za avijaciju bio je 40% a za LBA 44% od aviona koji su stigli na remont. Kasnije je i remont u mostanstvu za avione Jak-40 i helikoptere Ka-25.<sup>5</sup>

U toku 1990. godine izvršena je još jedna manja reorganizacija sa tendencijom smanjenja vida kroz plan Jedinstvo 2 i Jedinstvo 3. (Medutim ova procena nije okončan i prate ga nerazumevanja pojedinaca). Najveće promene bile su u sastavu 1. ko RV i PVO smanjene brojeve kadrova za 15%. Rastormirana je kratkotrajna 101. abru Tuzla i tamošnja 399. vazduhoplovna baza prevećena u B kategoriju i na ovom aerodromu nije bilo više letackih jedinica. Preformirana je 97. dodavanjem novih eskadrila. Rastormirano je šest avijacijskih eskadrila. 128. 234. 354. 370. 81. 89. jedan przinirski bataljon, dva raketna divizion, više raketnih jedinica a u stroju uvedene dve protivokopne helikopterske eskadrile. 1. ko RV i PVO, preformirane su i pretpozivna eskadrila. Zadržano je podbruski brojevi u Nisu. Osposobljenost RV i PVO za elektronsko ratovanje u avionu je došla na 80% god na istom i domena razvoja po planu. U dopun, formirane formirane i 6. 8. eskadrila namenjene za elektronsko ratovanje na avionima Jak i helikopterima Mi-8 sa logadenim elektronskim uređajima, jedinicama naredenim i preformirane dva bataljona za E i PFI i elektronsko ratovanje.

U dogradnji promena po planu Jedinstvo 3, za 1991. godinu bilo je naredeno

Krila armije, 1059, 31. oktobar 1990, 7-10.

M. RV, k. 112, Analiza borbenih obuka i uspostavljanja u RV i PVO za 1990. godinu.

5. Naredbe SSNO državna tajna 432-2, 5. mart 1990. odnosno Naredba SSNO d. 432-1 od 28. februara 1990. (Jedinstvo 2) odnosno 432-2, od 23. jula 1990. (dogradnja po planu Jedinstvo 2 i 3); M. RV, k. 25a, 1. ko RV i PVO za 1990. godinu. Varijanta za elektronsko ratovanje označena je HT-40E, A. Radčić, Nezumljeni, izdanica, Naša krila 34, mart 2001, 6-7.







Drugi prototip razvojnog aviona Lasta 2. Prototip je pokazao se kao vrlo neuspešan i nije usao u naoružanje (VOC)

posla sa američkom vazduhoplovnom industrijom oko tipa F-20 što bi imalo i vojno političku težinu viznu za Jugosaviju a i u godinama pred svojom bitkomnog sveta i jugoslovenski vazduhoplovni vrh predložio za probamatice ideje o razvoju „drameg supersonika“ U vrhova, dnevne politike i tenzije citav projekat je u izo zabavljen U pripremi za ova projekat VOC je dobio proširenje dela prostora, nabavljena je nova merila i prenosila SAD i dva pilota poslata sa Francusku da bi se kroz letove na Mirage 2000 pripremili za novi avion.<sup>1</sup>

Svakako navedeno je reka jugoslovenske vazduhoplovne industrije u ovom periodu bio je avion Lasta. Početkom 1982. godine razvijeni su dva Stratega razvoja avijacije vazduhoplovstva u koji je poređeno i obradeno i potreba za razvojem novog klasičnog aviona za početnu obuku. Nacelnik GS NA je 8. avgusta te godine odobrio Program realizacije ovog aviona. U VJ je počeo započeti projekat klasičnog dvoseda sa klipnim motorom koje bi se pravičeno pre izmislilo kao razvojni avion. Avion je u potpunosti bio u skladu sa trendovima avijacije u to vreme i bio je vrlo modern. U ovom programu razvoja aviona, avijacija je uspešno rešila problem koji se dugo rešavao u G-4. Zbog toga su mnogi

cevi od manjeg krila veće sletne brzine raspoređeni u kabini i u le na mlazni avij. Podatke o tome da je predviđeno ispitivanje ovog tipa u VOC-u nalazimo u godu 1982-1983. Prvi prototip (54001) poleteo je 2. septembra 1985. sa pilotom Laslom Kolareom za komandama. Ubrzo posle toga, 16. septembra iste godine u 14. letu avion je imao prvu sletnu pri cenu i gotovo potpuno uspešno. Razvojni avion bez klipa i motora, posle dugog stajanja u VZ Minia Stanković, kasnije je raslovan. Drugi prototip (54002) poleteo je 26. avgusta 1986. godine sa pilotom Kolareom i ostao je jedini primerak koji je bio potreban kod VJ. Pilot Kolar je decembra 1986. ovako ocenio Lastu za razvoj: „Pregled kabine je odličan. Takođe i nastavak iz zadnje kabine ima izva redna prikladnost. Lasta je vrlo poslušna na malim brzinama, što je vrlo važno kod vaden nepravilnog poroza. Napadno navigacioni sistem skoro identičan sa onim Super Galeba. Lasta se od svojih budućih pilota treba mnogo, ali će im biti mnogo više. U realnosti, osnovni problem Laste su bili zahtevi da avion bude sličan avionu G-4 početnim karakteristikama, nivoi opremljenosti, što je do do značajnog porasta mase aviona. To je uticalo da u oblasti malih brzina u letu letenju ponašanje aviona ne odgovara zahtevima početne i osnovne obuke pilota. Posle završetka ispitivanja drugog prototipa 11. februara 1988. konstatovano je da je avion u potpunosti neispravan i da je potrebno izvršiti značajne izmene u konstrukciji i konfiguraciji kabine, avionu je potrebno izvršiti značajne izmene u konstrukciji i konfiguraciji kabine, avionu je potrebno izvršiti značajne izmene u konstrukciji i konfiguraciji kabine. U predlogu mira ukazano je na neophodnost veće izmena na avionu kako bi se potpuno prilagodio zahtevima početne obuke i dopunska razvojna ispitivanja drugog prototipa kasnije nastavljena.

U VOC-u su nastavljena dopunska ispitivanja i manje modifikacije ovog aviona u skladu sa ciljevima. Krajem septembra doneta je odluka o realizaciji aviona Lasta 2. reprojektovanje i izvođenje Laste sa smanjenim brojem sletanja i odbacivanjem zahteva za mogućnost izvođenja borbene misije. U predviđeno izrada dva prototipa a sledećih 18 meseci do realizacije. Nedostatak novčanih sredstava za rešavanje niza problema privremeno je rešen programom rešavanja ovog aviona. I pored ambicioznog plana, avion nije usao u operativnu upotrebu RV i PVO.

Krajem 80-ih godina višestruko posetio je Jugosloveni, proverio je G-4 u letu. Septembra 1989. Super Galeb bio je predmet pažnje mnogočla. U ovom vazduhoplovnom deo godine rešeno je osim aviona Batinić i onih predložio Soko, komandanta RV i PVO generala Jusa. Nacelnik generala francuskog vazduhoplovstva generala Zani i drugi sredinom decembra poleteo je u Batinići na ovom avionu.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Z. Rendučić n.d. 107-108; VOC 1923-2003. 92-93.

<sup>2</sup> Razvoj i ispitivanje aviona Lasta od 1982. do 2003. godine: o dokumentu. Sektora avijacije GS VJ, 472-1, od 10. juna 2003. kao odgovor na traženje ministra odbrane B. Tadića.

Isto. Trup aviona dugo je stajao 1986 u VZ Minia Stanković, u pogonu P-1 pored ulaza u odeljenje.

<sup>3</sup> Lasta kao figura. Krila armije 1013-1014. 26. decembar 1986. 9.

Izveštaj Razvoj i ispitivanje aviona Lasta od 1982. do 2003. godine; VOC izveštaj br. 1231.

<sup>4</sup> Narodnom pismu za vojnoprivredni sektor pov. br. 1360-1, od 30. avgusta 1991. u: Razvoj i ispitivanje aviona Lasta od 1982. do 2003. godine.

Razgovori sa vazduhoplovnicima Nigerije. Krila armije, 1057-8, 4. oktobar 1990, 2.

<sup>5</sup> General Fleri u Super Galebu, Krila armije, 1072-73, 22. decembar 1990, 7.

Republike Indije Nagendrom Nathom o mogućnostima saradnje dve zemlje na projektu borbene aviona Jugoslovensku zvanicu su smatrali da su i Jugoslavija i Indija u istoj fazi u izradi sopstvenog supersonika i nudili su saradnju. Krila armije, 1064, 6. mart 1990, 2.

1. VOC 1923-2003. 93.



Super Galeb G-4 u letu. Prvi letovi su pak odvijali se početkom 1984. godine. G-4 krajem 1984. godine

Početkom marta 1990. avion je ispitao ekspertski tim američkog vazduhoplovstva. Na celu te ekipe bio je general potpukovnik Robert Ouk, a zadatak grupe je bio da naglednu i u sistem skolevina u američkom vazduhoplovstvu i mornarici predložavaju je iz opotrebe aviona F-37, a u sistemu sa postojećim milaznikom F-38. Američka ideja je bila da ne preokrenu nov prelazni avion već da se posluže nekim od svetskih rešenja, da uz američku opremu i motor dobi u sopstveni avion (program IPATS). Američka ekipa, kao i specijalizovan, novinar Džefri Hiel koji je takođe leteo na G-4, ocenila su ovaj vrhanskim a svojoj klasi. Međutim avion je bio preta predan za ono što su Amerikanci tražili kao zamenu za F-37. Saradnja se potom kretala u pravcu zajedničkog razvoja sa korporacijom Dženerals Dynamics (General Dynamics), verzije G-4 sa američkim motorom i opremom, koji je bio koncipiran za zamenu aviona F-38 a koji je izlazio iz postavljenog prelazni avion za ovaj F-36. koji bi se partijski ratuje za treće zemlje. Šta bi to postojalo znao za vazduhoplovstvo industrija ali armija država u čijem da nije došlo do građanskog rata. Iz današnje perspektive zvuči fantastično.

U periodu od 3 do 8 decembra 1990. delegacija RV i PVO predvođena generalom Lisom Bernila je u SAD. Posetili je Ministarstvo odbrane i Pentagon i za mesec, stali u SAJ a zatim baze Vilijams i u Kaliforniji kao i korporaciju Dženerals Dynamics. U tom razgovoru o političkim, vojnim, ekonomskim i naučnim telima koja su tada u vodi u sa razgovorima mogućih kapaciteta i transportnih aviona Herkules.

1. Krila armije, 1075-76, 21. maj 1991, 2.

2. Super Galeb G-4 u letu. Prvi letovi su pak odvijali se početkom 1984. godine. G-4 krajem 1984. godine

Poslednji izvojni posao za jugoslovenske vazduhoplove bio je izvoz šest aviona tipa Galeb G-4 u Myanmar (Birmaniju). Zapaženost od ranije G-4 je bio odabran za nabavku u toj državi. Početkom septembra 1990. general Hein Vin leteo je na tom avionu u Bataciji i objavio definitivnu odluku da se avion nabavi za burmansko vazduhoplovstvo. Krajem 1990. tehničari burmanskog RV prošli su obuku u Rajlovu, a zatim je od januara do sredine aprila 1991. usled obuke i novih pilota kod 105. puka u Zadrui. Ubrzo posle toga šest novih aviona G-4 odletelo je u sastav burmanskog vazduhoplovstva. Zbog rata i raspada Jugoslavije propala je mogućnost da se avioni G-4 izvežu u zemlje ugoisotocne Azije gde je po izboru na Burmu, još nekoliko vazduhoplovstava tražilo avion sačne koncepcije. Ponese ni tim saznanjima Jugosloveni su nekoliko dana pred izbijanje rata poslali Galeb G-4 na 39. pariski aero-salon u Buržu.<sup>3</sup>

## 6.4 KOMPLIKOVANJE POLITIČKE SITUACIJE

Iako je i u tom periodu uvek davana standardna ocena o usloženosti društvene, političke i ekonomske situacije u zemlji, pravi problemi su čak nastupili. Na moralno političkom planu u RV i PVO, a periodu 1986-1991, sve više se ispo-



Protivpodmornučki helikopteri Mi-14PL iz sastava 764. ppdhe predstavljali su važan element

za VTS i Tal pukovnik dr Borislav Đurđević, načelnik Odeljenja za vazduhoplovnu podršku pukovnik Blagoje Grahovac i prevodilac Ranko Ivančević. Delegaciju je pratio vojni izaslanik u SAD pukovnik Dragan

Super Galeb pred let u svet. Krila armije, br. 1070, 20. septembar 1990.

Novi mostovi saradnje. Krila armije, 1075-76, 21. maj 1991, 2; Z. Rendulić, n.d., 107.











Pilanci vazduhoplovnih akademija u toku obuke pristižu i elemente preletijske obuke. Verovatno niko od njih nije ni zamislio da će im upravo ta praksa biti potrebna u opkoljenim garnizonima 1991.

blokadu kolone u zapadnoj Hercegovini (Slova), mostarski 107. pak je 9. maja izveo desant 27. Diviziona. U jedinicama RV i PVO u Sloveniji posebno raketnim i AV. JNA tokom maja i juna 1991. završeni su brojni radovi na iznamijskim uređajima i položaju za odbranu pojedine jedinice izvisile su pripreme za premještanje na rezervne položaje: sastav je uvezivan u posadisko, obuci jedinica od odbrane napada sa zemlje, sprovedena su uvezbavanja za PAM-ovima i PAI-ovima.

Komandant vazduhoplovstva general Tusa u ovom vrhu je izakao nesigurnost sa apokaliptičnim snagama JNA u razdvajanju snaga hrvatskog MU i srpske jedinice u oblastima gdje će na kraju na tenzi i rasu izaslati. „Vec sam se pripremio za povratak u Zagreb i posljednja dana boravka u Beogradu nosio sam rad, osjećao sigurnost, dva revovera jedan u tobi, drugi za potporu.“ Vratio se znajući da je 2. maja 1991. kada je u napadu na aerodrom lokalne srpske jedinice u Beogradu došlo do razbijanja hrvatske jedinice a kabineta generala Tusa bio je usred događaja koji poslije hrvatske vojske bio je direktor i direktor, stigao je u Beograd i sačuvao vale a propalor akcijom General Tusa je postao penzioner neposredno pred ulazak RV i PVO u razne sukobe. „Potom 8. svibnja ukazao predsjednik predsjednika SFRJ general Tusa je razresen dužnosti komandanta sa nagovještajem da će biti penzionisan do kraja godine. „Predio sam dužnost došao k obitelji u Zagreb i stajao se hrvatski mišljenja na raspravljanje.“ Odlazak Tusa iz Beograda sastao

MIRV, k. 40a, 107. puk. istorija za 1991. U operaciji je učestvovalo osam helikoptera Mi-8 i šest Ga.

Komanda 5. pVOJIN, s/pov. 01/98-4, 19. februar 1992. Ratni put Komande i jedinica 5. pVOJIN 3.

Moral sastava (3. ko) opteretio je slučaj izdaje od bivšeg k-ta RV i PVO, gen. puk. Antona Tusa, koji je prešao kao penzioner na stranu HOS i otpočeo borbu protiv JNA. Njemu je pre prestatku AVS organizovan pompezan isprcaj u K-ta 3. Ko. Gen. ppuk. Marko Kusić i svi komandanti jedinica za mu utuču poklonu p naredenja. MIRV, k. 26, istorija 3. ko RV i PVO, 1991, 11.

1. Komanda 5. pVOJIN, s/pov. 01/98-4, 19. februar 1992. Ratni put Komande i jedinica 5. pVOJIN 3.

Antona Tusa. Ratni put Komande i jedinica 5. pVOJIN 3.



general Anton Tusa

Republičkog Stabla i VO Slovenije na aerodromu Brnik. Nekoliko dana pre proglašenja samostalnosti Slovenije grupa pilota prevezena je na aerodrom Cerklje da bi se avion preletio van teritorije Slovenije izvan Beograda. Prešli su na aerodrom i došli do tamošnjih izlaza i prešli preko kragulja u Cerklju. Akcija planirana za 20 minuta, izvršena je za oko 12 minuta. Do Cerklje se letelo veoma niskom nadmorskom Slovenacki izvor beleže da se 23. juna avion otisao za Batagor i ostavio na teritoriju odbrambenih aviona. Slovenacki su posebno bili zadovoljni da iznenadno došlo let. „A slovenski javnosti pa je krala letal i povzroćila veliko razburenje“, naveo je Janez Janša u memoarima.<sup>3</sup>

Narednom komande RV i PVO od 25. juna 1991. sve jedinice su prevećene u punu borbenu gotovost. Poslednje mere su preduzete na odbranu i na mesta baziranja u Sloveniji. Uputen je poziv svim starijima da se sa svojim nepokretnim i ranjivim svim jedinicama. Ujutro 27. juna pokretom snaga JNA prelazima ove republike, počeo je rat.

3. *Šta se činilo u komandi vazduhoplovstva (Povodom afere Opera)*, Politika, 10. maj 1992. U pisanoj obavješnici u rubrici Polemike, potpisano sa Grupa oficira RV i PVO, navodi se: „Svi su mu pripremili veoma skupe poklone. Tu je bilo 5 foto-aparata poznatih svetskih marki, među kojima i jedan Nikon, nekoliko umetničkih slika i jedna slika optočena srebrom. U Beogradu je bio u režijski pukovnika Rakočevića i troje pomenutih generala bilo još pompezno: krenulo se sa aerodroma u Batagor, pa preko Banjice (sedište 1. korpusa) da bi se sve završilo svečanom strojenju u bašti Doma JNA u Zemunu. Tu je bio postrojen kompletan sastav Komande RV i PVO; sledili su dirljivi govori, poneka suza i Tusove reči – „Zao mi je što odlazim, ali se opraštam od toliko dobrih ljudi. Iste večeri, u restoranu Doma, svečana večera. Čveće, govori, pesni Muzeta Bogdanovića, Dragana Stojmice, Sutrada, kao kruna svega „lovacka večera“ u hotelu Bristol. Sve to prisustvu pukovnika Rakočevića i generala Jurjevića, Mičetića i Radovića. Komandant RV i PVO, Narodna armija, 6. maj 1991. 4.

Nat. KRV i PVO, s. pov. br. 03/354-397 od 25. juna 1991.

Komanda 5. pVOJIN, s/pov. 01/98-4, 19. februar 1992. Ratni put Komande i jedinica 5. pVOJIN 3.



## Sedmi deo 1991–1992 RV i PVO U RATU<sup>1</sup>

### 7.1 RV i PVO U RATU U SLOVENIJI<sup>2</sup>

Parlamenti Slovenije i Hrvatske usvojili su, 25. juna 1991, deklaracije o suverenosti i nezavisnosti. Savezna vlada i te dvije zemlje proglašile nastavljaju vojsku i pariput u tekuci razmasle raspisati SRJ dobri nadobrobnje zakone. Predsednik Saveznog izvršnog veća Ante Marković je potpisao odluku o neposrednom obezbeđivanju i izvršavanju saveznih propisa, prekršajima protiv države, te protiv Republike Slovenije. Nakon toga izvršila je svih 14 državnih granica i politički teritorij SRJ. Savezni sekretariati za odbranu i ratni poslove obavili su i za sprovođenje naredbe. Na 1. juna 1991. u 12.00 sati, 26. juna organizovana prosvota proglašena suverenost i nezavisnost Republike Slovenije. V sredo, 26. juna zvečer, je ob 20.30, ko naj bi po provtnem nacrtu, na 1. juna 1991. u 12.00 sati, Narodna avijacija (NA) PVO nadgledati pogledu na svoje naki m i s tati ce matic lin z lansa. Zato se ob 20.30 pokrenu pvo m i k i t i m n e g a k o r p u s a i g o s t i v a n s k e g a v o j a s k e g a j e t i s t a g e r a t n a R o z e t a. B r e z v i s t a r e v a s e m i n u t e k a i d i b n a c e z n o a r m i j e g o v a t i o s t r e i z a z a t o n j i v o j s m a t e. S a m n a k i s t e g e v e c s i b e t i s p o r e d i s s e b e v i t a v o n e i o d n o s i k o r p u s a.

U ovom planu za predzimanje k o n t r o l e n a d g a r a n t i r p r e z i d e n t a k o m a n d i S l o v e n i j e. R V i P V O k o t r a n s p o r t n i m a v i a m a p r i v e z e d e l p o p a d a k a b u g a d e

1. Jedan pregled celokupnog vazdušnog rata u Jugoslaviji 1991–1992. *La guerre aerienne en Yougoslavie*, chapitre 1, Air Action 38 decembre 1992 – janvier 1993, 10–23 i isto, chapitre 2, Air Action 39 fevrier 1993 10–21. Tekst je potpisan sa Stanislav Kraskow, što je bio pseudonim za autorski tim Milana Kraljica.

NA na odluku Hrvatske i Slovenije. *Borba*, 27. jun 1991. 1. 2. isto, *Politika*, 27. jun 1991. 1. Janeza Janša. *Premiki, nastajanje in obramba slovenske države 1988–1992*. Ljubljana 1992, 157–159.

3. Isto. *Slovenska vojska 1991–1992*. Ljubljana 1992, 231.

4. Janša n.d. 159.











Prvi sukob na nebu kod Banja Luke, 28. jula 1991. godine. Na slici Gazela, nad stajankom Migova, BiHac 1991

U tom kratkotrajnom i ostrom ratu RV i PVO je izgubilo šest ljudi. Deo pripadnika RV i PVO od prvih dana sukoba pokazao je kolebanje, odbijao je naredbe i nije otvoreno stao na stranu protivnika. Bio je lazorno očekivat da će se shvatiti pa potom hrvatski i drugi oficiri predelati protiv svojih naroda. Slovenačka strana je zahvaljujući probadenom nacionalnom osecanju nekih svojih pilota dobio prvi helikopter – Gazela. Naime, 28. jula pilot Ivo Kalin prebegao je na slovenačku stranu sa helikopterom, Gazela. Paradokso je da je i stradali pilot Gazele krenuo obratiti se protiv svojih. Toa Mirak planirao da prebегне na slovenačku stranu kada dođe priuka za to. On je postao poznat po govoru i sokovima koje suvevrićkih vlasti, upisan je među slovenačke zrtve rata. Iz jednog od korpusa tokom sukoba je dezertirao i je po miru bio napast u aktivnu vojnu službu, u sedetina starišnih uglavnom slovenačke, hrvatske i albanske nacionalnosti. Dobar deo vazduhoplova i hrvatske nacionalnost već će od avgusta biti aktivni u Zaoptivna grupu ZNG. Konacno zbog kolebljivosti 2. jula se svi dezertirali.

1. Postavljen pukovnik Bajčić, Novosti, 3. jul 1991. 5.

mandanta 5. korpusa sменjen general-major Marjan Rozic. Komandant je postao načelnik štaba pukovnik Ljubomir Bajčić.<sup>1</sup>

Prelazak na ratno stanje i prva borbena iskustva uticali su i na pilote RV i PVO. U sled intenziteta kasnijih deistava malo ko se seća tih prvih osećanja. Ipak, pokušali smo da makar na uzorku jedne eskadrile ustanovimo kako su doživeli prelazak iz mirnodopskog u ratni život piloti 252. eskadrile. Upitan da opiše svoja osećanja kada je počinio rat, pilot P. svedoči: „Napetost proradio prilično brzo. To te nosi.“ Pilot R. kaže: „Osećaj malo gup.“ Tada najmlađi pilot u eskadrili S. prelaz u rat smatra za „nista posebno“. Rat je osetio tek u neobičnoj okolnosti da noću leti u Banjaluku sa naredjenima za rad eskadrile. Veteran R. kaže da se prvih dana dobro preznojavao noću krevetu razmišljajući o svojim postupcima „kada je došlo vreme da se ubija“, a da mu je posle bilo žao što je prestao. Kako kaže: „U ratu, vrlo brzo se čovek navikne.“ Pilot M. se seća da su ratna deistva „sve zatekla“ – nikada nisi mogao da pretpostaviš tako nešto.“ Irci, pilot u jednom od odeljenja, major N. bio je ubeđen da će se stvari staviti pod kontrolu, da će vojska i bezbednost rešiti problem, da će Jugoslavija opstati. Kada su počela deistva, svoj zadatak je shvatio kao deo tog napora. Slično smatra i pilot L. koji kaže da je to bio „iznenađenje i neverica da se radi o ratu.“ Iznosi mislenje, za koje smatra da je preovladavalo među njegovim kolegama, o tome da je odlučna akcija mogla da spreči raspad Jugoslavije. Ukoliko mu je verovao.“ Tada u najvećem naponu snage sa 3. godinama M., tadašnji komandir odeljenja, smatra da je visoka uvezbanost i motivisanost bila presudna da se bez



Simbolična slika komandir 252. eskadrile Zivota Marković u avionu njegove eskadrile u pozadini na aerodromu Mahovljani kod Banja Luke, jul 1991

1. Postavljen pukovnik Bajčić, Novosti, 3. jul 1991. 5.

većih problema prede na ratni korosek i da se posle prvih dejstava izgubio strah ako ga je uopšte bilo. Ipak i pored relativno visokog morala pojedini piloti su pokazivali strah pred borbena dejstva. Kako kaže jedan od pilota: „postojao je osećaj straha, ali na više od zarobljavanja. Posebno ako se ide duže u neprijateljsku teritoriju.“ Svi koji su ušli u prva dvanaestorka za dejstvo nad Slovenijom bili su srećni, ostali verovatno malice zavidni zbog prvog leta. Tehničari eskadrne slično rezuju. Za mnoge je nastalo stanje bilo „nenormalno, nemoguće“ nešto za šta ih niko nije pripremao, ni psihčki ni fizički. Očekivalo se da će sve brzo rešiti. Ipak, prelom kod mnogih bio je boravak na aerodromu gde su ubrzo iz Slovenije počeli avionima da stizu vojnički sanduci. Za neke je to bio prelom, za druge slika roditelja koji su dočekivali svoje pale sinove, za treće scene izbeglica koje izlaze iz aviona.<sup>1</sup>

Posle prekida dejstava, usledilo je premestanje jedinica JNA iz Slovenije. Prve su krenule jedinice RV i PVO, i one će se se kompletno izvući sa nadstvom i tehnikom pre početka sukoba u Hrvatsko. Da je preseljenje započelo još u toku borbenih dejstava potvrđuje JNA nenakloneni svedok Rajtar, koji je bio svedok evakuacija sanduka sa kasnim bombama (BL) sa Pesa u Tuzlu. Plan po kojem je RV i PVO napustilo Sloveniju navodni zaključak da na strategijskom nivou takvo odluka i komandovanja nije bilo izvesno, konačno političko rešenje jugoslovenske krize. Smatrao se da će Bosna i Hercegovina i srpske teritorije u Hrvatsko ostati

u krnjoj Jugoslaviji. Nov raspored jedinica, komandi i ustanova RV i PVO doveo je neke baze i tehnika iz Slovenije na prostore u kojima je oružani sakob bio sa pomoću Bavišofcir JNA i admiral Hrvatske vojske Davor Domazet. Loro smatra da je vojnari JNA u Sloveniji sruženim vojno-političkim manevrma i korišćenjem upotrebom sile nasao sebi opravdanje za napustanje te republike i premestanje tako da se JNA pripremila za napada za Hrvatsku. Iako je posćenat aerodrom Banja Luka PVO jedinica koja je premestena bila je 474 vazduhoplovna baza iz Cerkija, koja je sada postala baza B tipa na bazi aerodroma. U međuvremenu do 12. avgusta raspoređena je 82 avio-brigada sa 23 i 33 eskadrne. I ostala je samo 238 lbae iacnog sastava naoružani avionima Orlovi koji se sabrali na aerodrom Banja Luka. Prehodno, 12. avgusta, batinička 212 eskadrila je napustila Banja Luka. Za ovaj priključak 12. avgusta je organizovan svečani skup na aerodromu na kome je prisutna na govornom komandant RV i PVO, general-major. Hangari na aerodromu Cerkija demontirani su, ponovo na bazi u Banja Luci radnici VZ Kosmos.<sup>2</sup>

Iako je bio prednet nezgodovana i rigidnost u slovensko javnost, 30. oktobra pak premesteno je na aerodrom Mostar sa komandovani i raketa divizion i raketa tehničkim divizion. Prvi i drugi divizion su pripremili



Orlovi iz Cerkija, postaju „Risovi sa Vrbasa“ Dodatak ostataka 82 avio-brigade iz Cerkija u Banja Luka 12. avgust 1991 godine bio je svečan



Raketaši iz Vrljike, preselili su se u Hercegovinu. Svečanost povodom prebacivanja 750. raketnog puka PVO na aerodrom Mostar jesen 1991 godine

1 Na bazi autornovog prikupljanja usmenih podataka od pilota 252 lbae koji su učestvovali u ratu 1991-92 septembar-novembar 2002

2 V Rajtar, *et al.*, 60-61. Prema njegovim navodima, kontejneri su pakirani u hangaru, ukoso postavljani da bi u avio-stari K-1000-0000

1 Davor Domazet Loro, *Hrvatska i veliko ratstvo*, drugo izdanje, Zagreb 2002, 69

2 Naredba za prebacivanje baze i raspoređivanje brigada, Nar SSNO, 2284-1, 30. avgust 1991

3 *Ponovo krila nad Zlatčanima*, Narodna armija, 14. avgust 1991, 4; *Novi vojni aerodrom RV i PVO kod Banja Luke*, Politika, 13. avgust 1991, 8; *Ratni put 252 lbae*, 2-5

4 *Vazduhoplovni zavod Kosmos u ratnim uslovima*, Narodna armija, 6. novembar 1991, 21









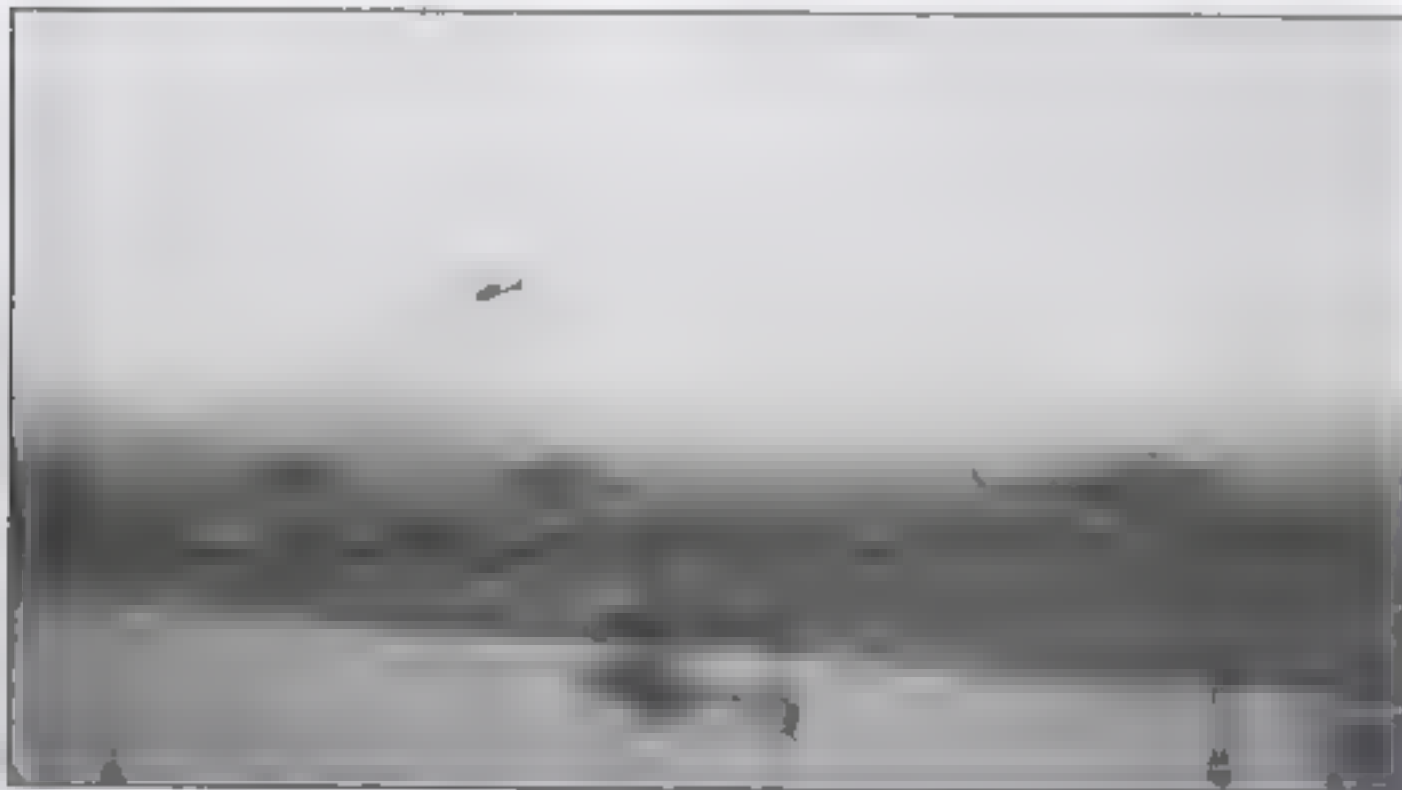




### 7.3 U OKRUŽENJU HRVATSKIH SNAGA

Od leta 1991. aktivnost jedinica RV i PVO u Hrvatskoj možemo podeliti na dve celine: 1) aktivnost snaga koje su bile u okruženju hrvatskih snaga od septembra do kraja godine i 2) borbene zadatke ostalih snaga koje su sa svojih aerodroma van okruženja deystvovala u podršci snagama JNA.

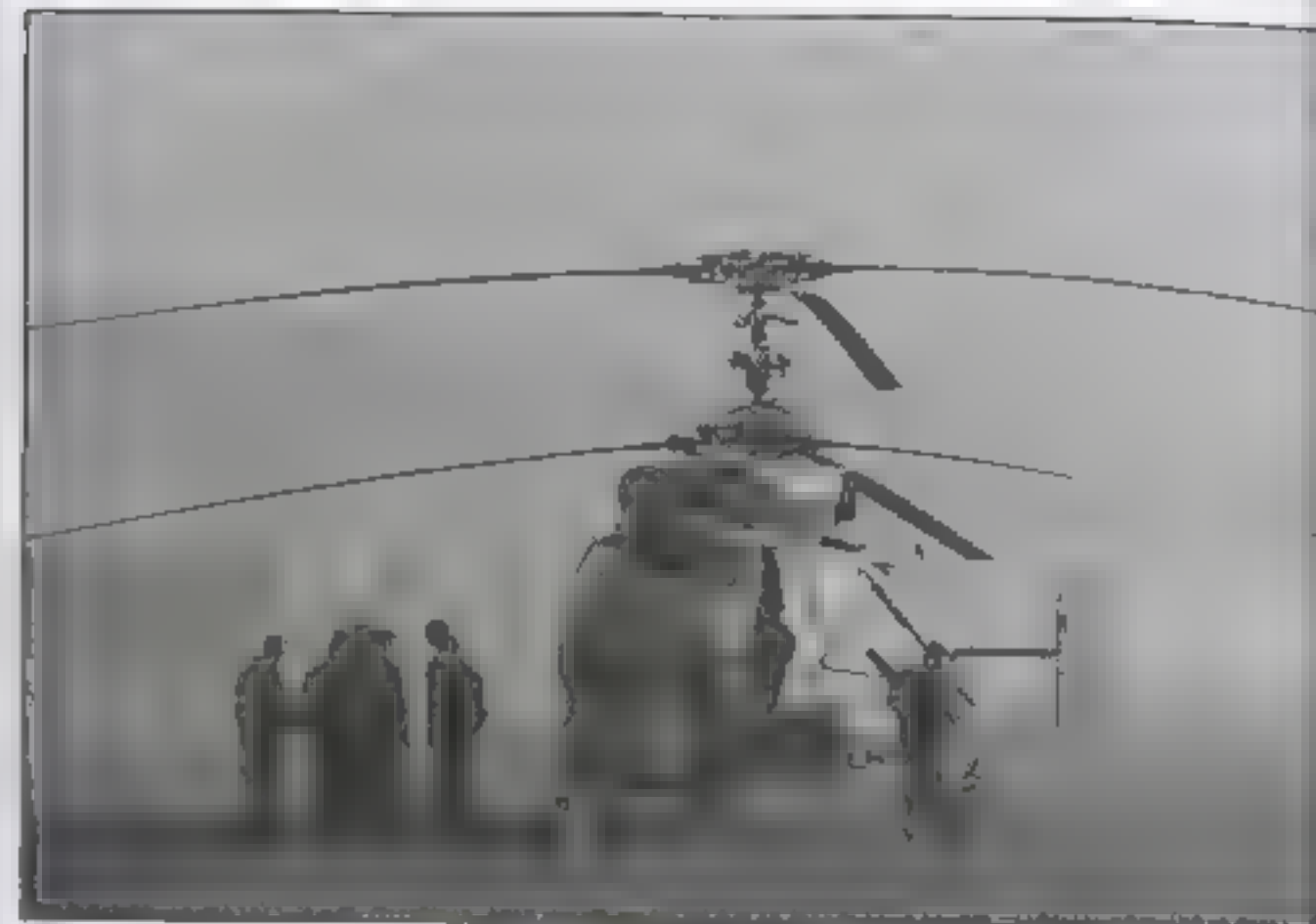
Narastanje tenzija u Hrvatskoj došlo je do postepenog premestanja snaga JNA. RV takođe na lokacije izvan zone mogućih sukoba. Tokom jula zbog pogoršavanja stanja u Hrvatskoj izvršeno je nekoliko predislokacija u okviru 3. puka VOJIN. Tako je 7. jula radar AN TP5-63 iz Kurilovca prevezen na Pleso. Ovakve odluke pokazuju se ispravnim s obzirom na iskustva iz Slovenije. Komanda korpusa nije prihvatila predlog da se četa iz Belovara predislocira na položaje Petrova Gora i kod Siska. Mostarski 107. puk je početkom jula evakuisao u dvadeset izlaza sa četiri letelice municiju i eksplozivna sredstva iz skladišta kod Ploče. Od 20. do 30. avgusta isti puk je iz Zemunika evakuisao dnevno sa po dva helikoptera komandu Vazduhoplovne vojske akademije u Rajlovu. Zbog protesta lokalnih vlasti iz zapadne Hercegovine u kojima je dominirala Hrvatska demokratska zajednica, puk je prestao redovnu letacku obuku iznad tog prostora. Sve letacke aktivnosti su premestene u vazdasni prostor iznad istočne Hercegovine nastanjene većinom Srbima. Zbog ugroženosti u okruženju u kojem je dominiralo staranje hrvatske nacionalnosti, sa aerodroma Zemunika na ratni aero-



Tokom leta iz Divulja u Mostar prebazi 97. avijacijska brigada sa svoje dve helikopterske eskadrile. Na slici: kišna stajanka sa helikopterima Gazela i Mi-8.

1 Komanda 5. pVOJIN, s/pov. 01/98-4, 19. februar 1992. Ratni put Komande i jedinica 5. pVOJIN, 4. 7.

2 MJRV, k.40a, 107. puk, istorijat za 1991.



U Mostar je prebazirala i 784. ppdhe sa svojim karakterističnim Kamovima. Protivpodmorničari su se tako usred Hercegovine. U pozadini vide se Gazele i hangari mostarskog 107. puka

drom Udbe na premestena je komanda 105. avijacijskog puka sa dve eskadrile. Su uklopljene u borbena dejstva u podršci 9. korpusu kopnene vojske u severnoj Dalmaciji i Lici. Na osnovu odluke Predsedništva SRJ o proglašenju neposredne ratne opasnosti, deo jedinica je premesteno uoči početka otvorenog sukoba iz JNA i hrvatskih paravojnih snaga. Naredbenim komande RV i PVO sa aerodroma Pleso i čitavo premešteni su avioni i helikopteri u 1. avijacijske brigade banjaluckom aerodromu. Ova brigada je 12. oktobra 1991. reorganizovana u helikopterski puk sastavljen od 780 transportne i 11 protivokopne eskadrile. Preostala 1579. eskadrila sa Anovima 26 prebačena je sredinom septembra u Buzinu i uključena u sastav 138. traba.<sup>2</sup>

Tokom jula hidrobazu u Divuljama su napustile i odletele u Mostar 784. eskadrila. Hrvatski izvori su procenili da se baza bi trebala biti napuštena do 1. avgusta. Naredbeno je prebazi 784. vb s tim da ona kačeta za obezbeđenje avijacije u mostarsku bazu.<sup>3</sup> Međutim, zbog okruženja hrvatskih snaga ova planirana akcija nije izvršena.

1 U ovoj akciji identifikovali smo ispomoc 107. puka, radi evakuacije šest Gazela i jednog Mi-8. MJRV, 107. puk, istorijat za 1991.

2 Ozvaničeno naredbom DSNO, 2944-1, 30. oktobar 1991, Nova krila krajevine, Narodna armija, 23. 1991, 5. Prema ovom tekstu do svečanog (pre)formiranja puka na aerodromu Zalužani došlo je 21. 1991, uz prisustvo komandanta RV i PVO i komandanata 5. korpusa RV i PVO i 5. korpusa KoV, 679. traba prešla je u Bataynicu delom 27. juna, a kompletna (preostalo ljudstvo) 13. septembra, da bi brigadu ušla 6. oktobra 1991. MJRV, k.38, 138. traba, istorijat za 1991. godinu.

3 General Petar Šimac, Svjedočanstva o domovinskom ratu u Dalmaciji 1991. Split 2001, 67 (1).

4 Naz. DSNO, 2284-1, 30. avgust 1991, 500. baza je trebalo da se preformira u 50. čoa, 171. vb Mostar



Jedinice 5. korpusa RV i PVO mahom VOJIN i raketne, za koje nije pravovremeno donesena odluka da se moraju izvući sa ugroženih lokacija, bile su de facto ne borbene i pre ultimatum koj je 14. septembra dobila JNA sa potpunom stipe Mesika (tada je još bio predsednik Predsedništva SRJ). Tako je aerodrom Pleso bio met napada posle zarobljavanja aviona ugandske kompanije sa oružjem za hrvatske snage. Prema dokumentima 5. p VOJIN, kada jedinica ovog paketa počela je 4. septembra pretresti zaustavljanje vozila kontrolu punkta, označili su prekid snabdevanja vodom i hranom. Desetog septembra prekid dotaranja vode od reke Siske pripadnici ZNG ubijaju nenaoružanog majora Janka Varenčeka i zarobljavaju vozača. Od tih dana aktivno se deluje na čeliče RV koje se pojavljuju u domaćim hrvatskim snagama. Tako je 13. septembra na čelu od Slanja do Zagreba stecena jedinica Gazela, u kojoj su se na azil generala Akserdževića i vozača pilot helikoptera potom sačinila posada i generala su nastavili kopirnim putem. Međutim, na naplatnoj rampi sva trojica su zarobljena.

Ultimatum od 14. septembra bio je samo opravdanje za dugo pripremljene i pripremane napade na vojevostrukture u Hrvatskoj. Izavest je vizualno obiljeziti jedinice bile su tehnički potpora zbog navedenih razloga, dezertiranja starijih godina zrele tehnike koju su morali da obezbede, premice hrvatskih snaga u ljudstvu. Objekti su bili dodatno opremljeni preprekama isključen su strajci telefoni voda raznim psihičkim trokovima ljudstvo je pozvano na predaju, a deo ljudstva hrvatske nacionalnosti je počeo da podnosi molbe za odlazak iz službe. U se nije pojavila jedna jedinica u Aerodromu koji su se našli u okruženju Pleso Zemalnik Divalje i Pala organizovali su odbranu. Urovnice su usli svi koji su bili sposobni za borbu. Osim ljudi iz jedinica koje su stalno bazirale na blokiranim aerodromima u odbranu su uključeni pripadnici 63. padbr, gde god ih je bilo. Ukoliko bi se stanje drastično pogorsalo napredovanjem ili upadima hrvatskih snaga, u odbranu je pozvana avijacija koja je svojim dejstvom uspevala da zaustavi napadace.

Hrvatske snage zauzele su 15. septembra zgradu Komande 5. korpusa RV i PVO u centru Zagreba. U naizgled spektakularnoj akciji specijalne policijske jedinice su uvele u posmatranu zgradu. U zgradi su zarobljena 24 pripadnika RV i PVO. Komanda 5. ko RV i PVO je još od početka sukoba u Sloveniji bila podeljena na deo u samoj komandi u Zagrebu i deo na Plesu. U toku večeri 15. septembra, ljudstvo komande korpusa iz Plesa je helikopterima premešteno na aerodrom Brijuni.

Izavestene odluke VOJIN-a od 15. septembra bile na met napada hrvatskih snaga. Snage Karlovec i Brijuni koje su bazirane na Plesu. Zbog nestatarnosti bilo u okruženju jedinica u Linjima i Palu. U kritičnim momentima spasavali ih je avijacija koja je odbacivala snage ZNG. Međutim zbog uspeha pritiska hrvatskih snaga nije bilo izgleda za probu ljudstva, te se počelo pristupiti evakuaciji.



I pored mnoštva tehnike ali i odliva kadra, RV i PVO je uspeo da se gotovo kompletno evakuiše Slovenije do početka borbene dejstva u Hrvatskoj, odnosno i iz Hrvatske do kraja 1991. godine

1. Neovlašćeno i samovoljno izdavanje naredjenja. Narodna armija, 14. septembar 1991.

2. Glavna meta aerodrom Pleso. Narodna armija, 14. septembar 1991.

3. Komanda 5. pVOJIN, s/pov. 01/98-4, 19. februar 1992. Ratni put Komande i jedinica.

4. Novi napad na helikopter. Narodna armija, 11. septembar 1991.

5. Poruka iz čelije 160. Narodna armija, 11. decembar 1991, 16. Zarobljeni puoti Veljko Leka i Zoran Bašić pušteni posle 22 dana. U evakuaciji sa aerodroma Pleso evakuisan je i helikopter.

6. Komanda 5. pVOJIN, s/pov. 01/98-4, 19. februar 1992. Ratni put Komande i jedinica 5. pVOJIN, 16-19.

7. Osvajanje napuštenog. Narodna armija, 18. septembar 1991, 7.

8. Izjava Steva Janjanina (tada pomoćnika k-a 5. korpusa za obilježavanje poslova) autoru novembra 2002.







Avion koji je bio u procesu razbijanja u blizini Mostara. Avion je bio u procesu razbijanja u blizini Mostara. Avion je bio u procesu razbijanja u blizini Mostara.

ljudi, barakadom svojih snaga. Kapitulne snage i jedinice su ostale bez namagih jedinica koje su se predale ili bile zaobljene od strane RV i PVO nikako drastičnih gubitaka. Snage iz Srbije su u najvećem delu potpuno evakuisane, nešto manje iz Hrvatske gde je nekoliko manjih jedinica VJ ostavilo svoj tehniku pri povlačenju ili pri zarobljavanju, četa u Bečevcu. Svega nekoliko letelica je zarobljeno ili prebeglo na drugu stranu.

## 7.4 DEJSTVA AVIJACIJE

U početku avijacije RV i PVO može se podeliti u dve faze. Iz sredine septembra, manje egzistovala borbeni avijacija transportna avijacija evakuacione prevoznici ranjenih, dostavljanje sredstava, snabdevanje jedinica. U drugom fazu borbeni avijacija izvodila je 75% deštava po zahtevu a 25% po planu. Zvaničnik RV i PVO u svojim obračunima prema izvornosti, insistira da se koriste samo podaci na borbeni uspehi. Iako ko bombarderska deštava su izvođena na razne u raznim grupama. 2. faza je bila sa razvojem u početku razliku sa letelica su se pravišću zadržavali u zoni koja su bili izloženi deštava hrvatske snage sa zemlje stavise, pomagali sa nalazeći. Ovo treća grupa gubitka pretrpela je sredinom septembra. Zbog opasnosti koju je predstavljala protivnika PVO na manjim visinama preslo se na deštava u tzv. visinskoj zoni, zvanim meta lakih prenosnih

raketnih sistema i PA topova. Promenom taktike i uvođenjem bacača IC mamaca smanjeni su gubici i oštećenja vazduhoplova. Na veće gubitke pretrpele su sednice opremljene avionima Jastreb i Galeb, pre svega zbog njihovih slabih performansi.

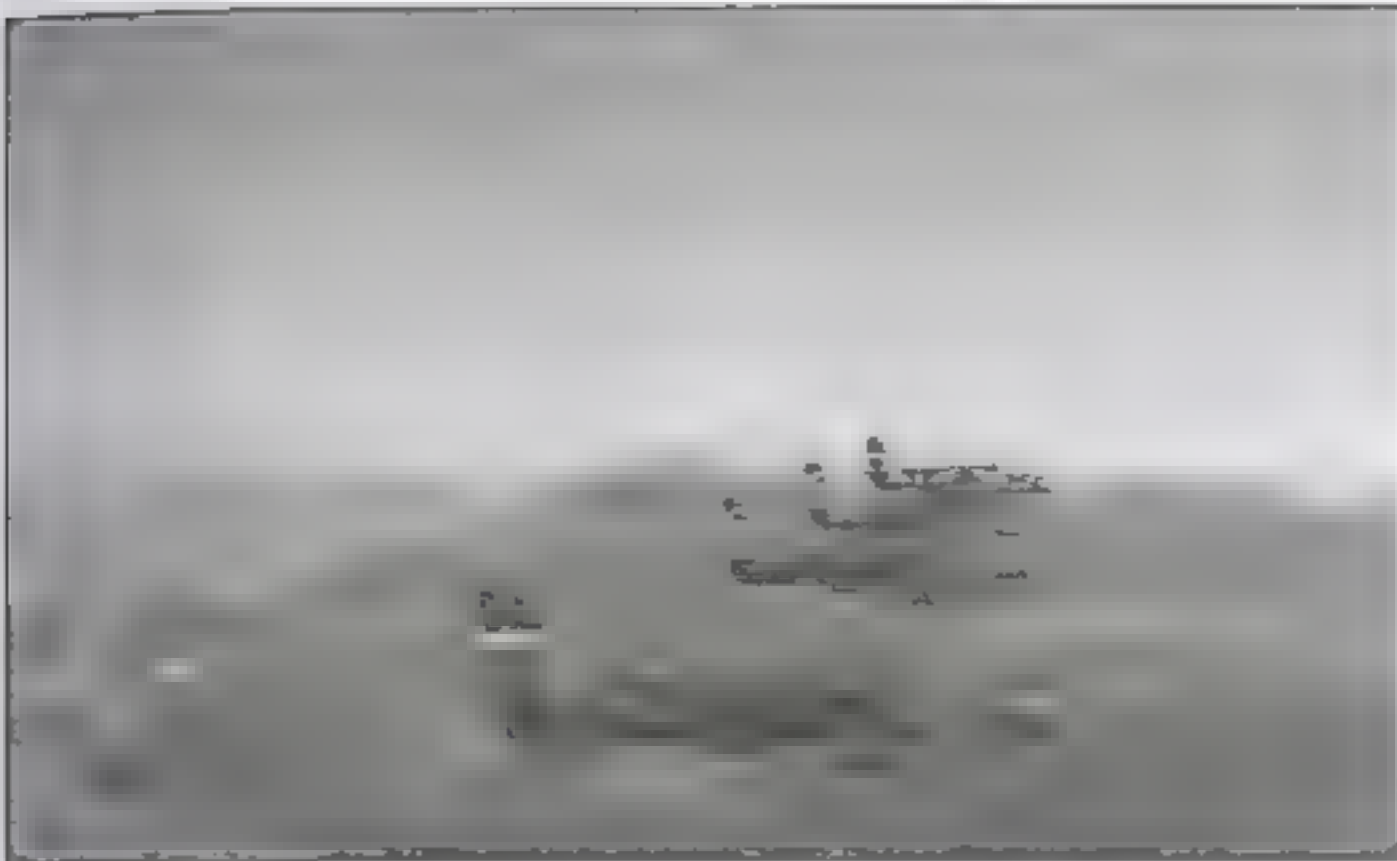
Prikaz dejstava smo podelili u dve grupe, pre svega zbog srazmere koja nam je bila dostupna u izvorima prilikom istraživanja ove teme.

### 7.4.1 Dejstva avijacije na frontu od zapadne Slavonije do Hercegovine

Za vazduhoplovna podrška snagama na centralnom delu Hrvatske na prostoru Banje, Korduna i Like kao i banjačkog 5. korpusa na prostoru zapadne Slavonije, angažovane su snage 117. abr sa četiri eskadrile. 111. helikopterski puk sa dve eskadrile i detašmani jedinica iz 3. korpusa. U zoni odgovornosti kninskog 9. korpusa, na prostoru severne Dalmacije, južne Like kao i centralnog dela Vojnog pomorske oblasti najveći teret u vazduhoplovno podrsci bio je na 115. puku. Ova puk je po nameni bio školski, mada je imao jednu eskadrilu G-4 koja je mogla da odgovori izazovu. Problemi prebaza ranila na dotadašnja posednuta aerodrom udubina otežavao je uslove za boravak, rad i dejstva. Deo puka koji nije učestvovao u borbenim dejstvima ostao je na aerodromu Zemunik do evakuacije u Italiju. Na ovom prostoru, kao i u sroju zoni VPO delovao je 97. avio. brigada, pre svega sa 240. lbae, i u izviđačkim zadacima i sekundarnoj uloz. 353. lbae. Ove snage mahom nisu bile dovoljne za sva iskustva, pa su snage za vazduhoplovnu podršku na pomorskom venistu počinjavane jedinicama iz unutrašnjosti zemlje. Na aerodromu Pula je 18. septembra upućen deo komande škopske 98. abr sa kompletnim 247. lbae sa 12 aviona Jastreb. Borbeni letovi su izvođeni sa aerodroma koji je bio okružen protivničkim snagama. Zemaljska navigaciona sredstva nisu bila u upotrebi a prilazni radio far je bio isklučen. U poletima i sletanju hrvatske PVO zasjede postavljene u okolini aerodroma, zbegavane su letom na ekstremno malim visinama. Na krajem juga fronta snage u Hercegovini, Poneretvu i oko Dubrovnika podržavale su pomerute eskadrile 97. abr, kao i dve eskadrile 172. lbae iz Titograda. Helikopteri su korišćeni mahom u pomoćne svrhe i sa većine aerodroma u zahvatu ovako nacrtane linije fronta.

Prava dejstva na ovom prostoru počela su u septembru, ali je već krajem avgusta postojala napetost. Već izvidan protivnik, vezba izdizana 20. avgusta sa titom i eza zasigurno niger i ja demonstrirano ne sile d. početka stvarene oružane agresije. I ovakke bombarderska avijacija 97. abr i 172. lbae vršila je zadatke na prostoru Mostar – Dubrovnik – Metković – Ploče – Korčula – Vis – Hvar – Hercegovina. Hrvatski izvori smatrali su da je reč o demonstraciji sile.<sup>1</sup> Na banjskom

1. Razgovor sa komandantom RV i PVO general-pukovnikom Zvonkom Jurjevićem. Narodna armija, 7. decembar 2011, 6-7.
2. Naj. DSN, 2284-1, 30. avgust 1991. Brigada je imala 124. 125. lbae, 238. lbae, 353. lbae i u sastavu 129. lbae. Svoje formirano od ostataka 82. abr.
3. MVR k. 33, Istorijski 98. abr za 1991. godinu. Već 19. septembra jedno avio-odeljenje ove eskadrile učilo je u sastavu 172. puka na aerodromu Titograd. Eskadrila je iz Pule ostvarila 21 borbeni let sa 74 vatrena dejstva. Pri tom imala je udes – uništenje jednog NJ-21 sa komandantom eskadrile Stojanovskim i komandantom 1. ao Cerovinom. Pilot major Miroslav Milutinović nestao je u borbenim dejstvima 2. oktobra 1991.
4. Jakša Raguz, Hrvatska Poneretvje u domovinskom ratu, Metković-Zagreb 2004, 109.



Četvorka Jastrebova 97. avio-brigade naoružana lanserima nevidljivih raketa u letu prema ciljevima.

fronta i obezbedio samo sa noćnim akcijama vazduha opremljena krajem avgusta i to po pozivima ŽNG u Saraju. Avijacija je radila i u Dalmaciji. U borbanu zahtevno dva Jastreba i dva Supergdeba anistavila su mitrovačka gnjezda u samom mestu Unstava – devet dana kada u rekonstrukciju i velike zlovi Mig 21 su u večernjim satima i nekoliko navrata raketom krusevo. U nastavku borbenih dejstava u septembru je izgubljen jedan avion Grah kod ostrva Marat. Avion tipa Orac koji stvorila su 8. septembra po aerodromu Obrenovci anisti – jedan hrvatski An-2.

Uspesna i najteža operacija sistema FVO su avgusta JNA u početku sa izdvojenim posadama različitih tipova hrvatskih snaga na Mig 21. Puka, nisu ali su navedeni u Pesmeći kao oblog 07 i registrovan u letu. Za potvrdu o stvaranju četvorka su zaprejeni kao i drugi. Dve nedelje kasnije dva aviona Mig 21 su se 07. oktobra u letu ponašali kao da su u letu. To je po avionu su bili putnici.<sup>1</sup>

Kod četvorka koji su zaprejeni kao i drugi. Dve nedelje kasnije dva aviona Mig 21 su se 07. oktobra u letu ponašali kao da su u letu. To je po avionu su bili putnici.<sup>1</sup>

1 Croatia combats air attack. Flight International, 16–22 October 1991, 25.

2 Nove pojedinosti o krijumčarenju oružja ugandskim avionom. Narodna armija, 11. septembar 1991, 10–11. U avionu je nađeno 19.176 kg naoružanja i vojne opreme: najviše automatskih pušaka južnoafričke proizvodnje, troblanske mine i municija. Anton Kakaš, rođen 1936. u Obrenovcu, imao je kanadski pasoš, a dokumenti tovara glasil su na preduzeće Baue Končar iz Zagreba. „Mig“ u „senje“ n.d. 27, Kronologija rata, Hrvatska, 1989–1998, 84.

3 Boeing 707 predao je 138. traktor Avion nazvan Kakaš, po čoveku koji je tom prilikom uhapšen zbog šverca. Jesen, 1991. godine Boeing 707 koji su letele posade iz JAT-a, prevezao je 2.387 ljudi i 76. tona tereta u 117 letova u trajanju od 87.10 sati, MVRV, k. 38. 138. traktor istorijat za 1991. godinu. Njegova uloga posebno je bila istaknuta u povlačenju snaga JNA iz Bosne i Hercegovine maja 1992.

4 Kronologija rata, Hrvatska 1989–1998, 92.

tleće bombe koje su osvetlile celu primorsku varošicu. Napad je zatekao hrvatske „branitelje“ u razvlačenju vojne imovine. Voda formacije bio je ovito prevoze me tar sigurnog posla. Vee put je raketa ponašala je ra mo na u iz u Male Bari gdje su kamioni skakali na ulaz u letu je „zastava“ dubina izvan pogodak i neostavljajući nestat u eksploziji. Ua kamion bio su i ka osce na – seca se jedan od svedeka početka napada. U toku te noći, avijacija je u parovima de stvovala osam puta po sk ad snom kompleksu i okolnim putevima. Sutradan, Jastrebovi 240. lbac nastava su dejstva napadajući Male Bari u manjim grupama tokom celog dana. Napadi su se povremeno ponavljali sa znatno manjim intenzitetom do 26. septembra. Iako su Hrvati uspe da odnesu veliki plen iz skladišta, dejstvo avijacije umalo je efekte njihove akcije.<sup>2</sup>

Krajem septembra snage 97. brigade i 107. puka počele su izviđanja i helikoptersku podršku snagama 2. operativne grupe na području Hercegovine – pri por skog ratista. U borbenim dejstvima se uklacala i eskadrila RŠ10. Čine Core naoraz na klipnim avionima Kragui. Medutim, posle sa crnogorskim rezervistima u zemlje srusila jedan avion Kragui koji se vićao sa izviđanja Dabrovnika. Ova eskadrila nije više dejstvovala iznad fronta. Prvi avion koji se na južnom hrvatskom ratista obore hrvatske snage bio je Jastrebov oboren 27. oktobra kod peljeskog sela Česmecc.<sup>3</sup> Snage RV nisu učestvovala u podrsci snagama JNA oko sa nog Dabrovnika ali je njihov dejstvo registrovano na dragim taccima ovog dela ratista. Neam zalede. U jednom dejstvu 6. novembra, avijacija je u Tarkavcima i Pećini greškom gadala položaje koje su držali rezervisti iz Nikšića.<sup>4</sup>

Presek gubitaka KRV i PVO u borbenim dejstvima obavljen je na preskole rene 24. oktobra, gde je navedeno da je izgubljeno 12 aviona i sk adna i naveo je naviar Politički dva transportna i dva laka helikoptera. U toku trenutka u borbenim dejstvima poginulo je pet pilota, pet je zarobljeno i oca su nestala. Četvorka pilota su spasna posle oboaranja. Major Sedik Jasaković, a me J korpusa, naveo je da su hrvatski borovnici nasakrali dvojicu pilota. Mitvo telo kapetana Zlatka Nispahića koji je obore kod Petrićevastase sa prostom zreseta le a kapetan Živan Milosev, obore iznad Šibenika, zaođen je nozem.<sup>5</sup>

Posebnu ulogu u to vreme je dobila 332. izviđacka eskadrila. Ona je vrsta izviđacke jedinice u ratnom sak bu a Savena, prihvatila je statika cerkhanske 331. eskadrile a sve sastav. Kada je u septembru počeo sukob u Hrvatskoj, vrse se problem koji se na izviđacke jedinice jer vise komande odn a kopiju se sku nisu znale da odakvite komande ove avijacije. Kada su se u borbenim dejstvima 332. izviđacka eskadrila bavljano je bila za rpana zahtevima za aero foto snimanje. Zadatke izviđanja hrvatskih porovnim snaga preuzela je na reo naviar podrška 332. ae. U jesen im dejstvima počela su izviđanja na

1 Lekcija osimljenima i švercerima oružja, Narodna armija, 18. septembar 1991, 7; J. Raguž, n.d., 161–166.

2 MVRV, k. 40a. 107. puk istorijat za 1991. Ovaj puk je vršio zadatke izviđanja i transporta u ukupno 69 letackih dana, sa 497 leta (308,05 sati). Preveženo je 245 ljudi. Od PA vatre uništen je jedan helikopter Gazela, u kome su teško povređena dvojica letaca. (Oboren je pilot Aleksandar Šimović na avionu Kragui, ev broj 30140).

3 J. Raguž, n.d., 227–229. Oboren je i nastradao pilot Zoran Alekan.

4 Poginulo pet pilota, Borba, 25. oktobar 1991, 8; Avijacija neće umštavati kulturnu baštinu, Politička, 25. oktobar 1991, 11. Kapetan Živan Milosev (1959, Kovin) oboren je sredinom septembra iznad Primoštena. Tajna šomljenih krila, Politička ekspres, 21. novembar 1994, 5.



svakih tri časa (za noćno snimanje ovih pokreta z Mostara doletao je avion Orao sa IC skenerom). Zahtevi su često bili takvi da se tražilo da se otkrije minobacač, neko uporište odakle se deistvovalo pesadnim oružjem i slično, a 352. iae je bila strategijska eskadrila. Osim raznih taktičkih zadataka AFS i VI eskadrila je tada vršila RTI susednih država.

Istog dana kada je zauzeta zgrada 5. korpusa (15. septembra) u glavnom gradu Hrvatske oko 17. časova odjeknule su sirene, označavajući vazдушnu uzbunu. Lovci 117. puka su prvi put nadleteli Zagreb, a taj trend je vrlo intenzivno nastavljen sutradan. Migovi su deistvovali po položajima hrvatskih snaga oko grada. Posebna meta tog dana bio je televizijski toranj na Sijemenu koji je oštećen vođenim projektilima. U isto vreme avijacija je deistvovala u okolini Novske.<sup>1</sup>

Avijacija je u tom periodu deistvovala po celovima oko Križevaca, Siska, Šibenika, Drnisa, Sinja i ostrva Žirje. U borbenim deistvima kod Novske 17. septembra oboren je jedan avion.<sup>2</sup> Avijacija je tukla objekte vojske koji su pali u ruke hrvatskih snaga u rejonu Šibenika, Varazdina, Gospića, Kopravnice, Bakova i drugih mesta. Tako je 21. septembra uspešno deistvovalo po skladišta u Zadru u kojem je bilo smesteno oružje lokalne TO. Preciznim pogocima uništene su velike količine oružja i municije. Praznjenje skladišta Mase Bare kod Ploča 14. septembra ometano je noćnim napadom iz upotrebu svetlećih avio-bombi. Međutim, RV i PVO nije mogao potpuno da spreči masovne upade u skladišta i kasarne tako da su hrvatske snage dosle do velikih količina teskog oružja i komunikacionih sistema PVO koje su odmah uvele u naoružanje svojih snaga i iz kojih je deistvovalo po avionima RV i PVO.

Štab Vrhovne komande OS SFRJ je u noći 30. septembra, 1. oktobra izdao *Poslednje upozorenje*, upućeno predsedniku Republike i Vladi Hrvatske, kao i Glavnom štabu hrvatske vojske da će za svaki napadnuti i osvojeni objekat JNA odmah biti uništen po jedan objekat od vitalnog značaja za Republiku Hrvatsku, kao i da će za svaki napadnuti i zauzeti garnizon biti uništeni vitalni objekti grada u kome se garnizon nalazi. To je bilo istovremeno upozorenje civilnom stanovništvu da se blagovremeno povuče iz tih naseljenih mesta.<sup>3</sup>

Prema saopštenju RV i PVO u popodnevnom časovima 4. oktobra RTV odaslac na Sijemenu je „onesposobljen“ kao protivmeri za napade hrvatskih snaga na JNA. Raketiranjem je oštećen i onesposobljen most koji povezuje ostrvo Pag s kopnom. U zatečućom deistvu avijacije i artiljerije 4. oktobra prema Okučanima zaustavljena je hrvatska tenkovska kolona iz pravca Slavonskog Broda.<sup>4</sup>

Posebna akcija izvedena je 7. oktobra oko 15 časova kada je avijacija bombardovala Banske dvore. *„Sve bliže je jedinstvo, sve bliže su predstavnici Evropske zajednice i ratne rakete pogodila Banske dvore i eksplozivom i vatrom uništila satrij i toranj i pu je pred vratima i došlo imati sa timak.“* *„Pred vrata koji su bili saigrali Predsjedništva Stipom Mesićem i federalnim premijerom Antom Markovićem.“*

Informativna sažbka RV i PVO odhacila je hrvatske optužbe i srpski mediji su kroz izjave nekolicine striktnjaka i komentatora koji su bili učesnici događaja saopćila

bazi TV snimka odbacili tvrdnje hrvatskog vrha i medija kao medijski spektakl. U smeni izvori potvrđuju da je akcija bila pažljivo i u tačnosti pripremana i izvedena. Ono što je bitno to je da je sutradan posle ovog događaja hrvatski sabor doneo odluku o proglašenju samostalne i suverene države Hrvatske.

Osmog oktobra hrvatske snage napale su minobacačima aerodrom u Bihacu.<sup>5</sup> Na ovom aerodromu u 352. eskadrili dogodio se neprijatan slučaj prvog bekstva nekog od pilota hrvatske nacionalnosti kapetana prve klase Rudolfa Perišina. Dana 25. oktobra 1991. on je poleteo na zadatak izvidanja nad Slovenijom, avionom 26112. Prema njegovom kasnijem svedocenju, u toku leta se domio kako da napusti tude sa kojima je radio. Po dolasku u rejon Karlovca, javio je da zbog slabe vidljivosti ne poleće drugi par za njim. Kada se našao blizu Ljubljane, video je da je vidljivost odlična, okrenuo se i odleteo do Kopra. Tu je napravio krug i preko Ljubljane presao u Austriju u rejonu Blaiburga, a zatim sleteo u Klagenfurt potpuno iznenadivši austrijske vlasti. Ova događaja je bio značajna medijska senzacija, koja je u inostranim medijima skrenula pažnju na rat, a to je bio i primer za još trojicu hrvatskih pilota koji će na Migovima kasnije prebeći na hrvatsku stranu. Avion kojim je leteo pilot Rudolf Perišin je do danas ostao u Austriji.<sup>6</sup>

U kasnijem periodu, 30. oktobra kod Opuzena oštećen je helikopter koji se uz mnogo teskoća spustio na heliodrom u Duvnu.<sup>7</sup> Početkom novembra snage RV i PVO nastavile su podršku snagama JNA u Hrvatskoj, na širokom frontu od Korduna do Srema. Deistvovalo se po celovima u zapadnoj Sloveniji, a rejonu Grabisnog Pola, zatim je neutralizovana okopano-mehanizovana kolona kod Slavnog utvrđenje na ostrvu Lapad, a kod Delnice je uništeno skladište JNA odakle su hrvatske snage izvlačile naoružanje. Deistvovalo je i po aerodromima like celovane avijacije na Hvaru i kod Varazdina. U sedila su deistva po položajima ZNG na brdu Srđ kod Dubrovnika, kod Vrake. Iz vazduha su uništeni pontonski most kod Petrinje i skladište ubojnih sredstava Ražanci kod Paskog mosta. U deistvima oko Paskog mosta oboren je jedan avion (13. po redu, kako je navedeno) a u tom trenutku nije se znalo za sudbinu njegovog pilota. Deistvovalo je po kolonama hrvatske vojske kod Nove Gradiske, na pruži Sinjska Puzega. Nasice na komunikaciji kod Siska, Sinja i drugde. Sredinom meseca deistvovalo je u rejonu dubrovačkog ratista na komunikacionim stazama, a zatim kod Otavice. Posle nekoliko izostepih teskaskih provokacija sa koje kopavica i zapadne rakete ne mogu stavniti iz vazduha oštećen je arhenski skulpturalni brek sa krogom otvaranim vatrom.

1. Avijacija nije bombardovala Banske dvore, Politika, 9. oktobar 1991, 5; Banske dvori nisu pogodeni raketom iz aviona, isto; M. Lazarski, *Scenario i greškama, isto, Izmišljeni napadi na Zagreb*, Narodna armija, 21. septembar 1991, 7.

Minobacačima napadnut aerodrom u Bihacu, Politika, 9. oktobar 1991, 1.

2. Primorac, n.d., 104–120; *Kronologija rata, Hrvatska 1989–1998*, 109; Milan Micevski i Bojan Dimitrijević, *Reg u Austriji*, *Aerovet* 19. mart 1992, 40–41. O pilotu Perišinu Hrvatska radio-televizija je napravila emisiju koja je emitovana 23. oktobra 2002.

3. *Avio...*, Narodna armija, 2. novembar 1991, 3; navedeno je da se helikopter imao oznake Crvenog...

4. *Piloti deistvovali efikasno*, Narodna armija, 9. novembar 1991, 7; *Snazna podrška Kopnenim vojsci i Razarena dva skladišta*, Narodna armija, 13. novembar 1991, 6.

5. *Duga lista uspešnih deistva*, Narodna armija, 16. novembar 1991, 6.

1. *Kronologija rata, Hrvatska 1989–1998*, 92–94.

2. *Uspešna deistva avijacije*, Narodna armija, 21. septembar 1991, 7.

3. *Oborena dva aviona*, Narodna armija, 21. septembar 1991, 7.

4. *Saopštenje Štaba Vrhovne komande OS SFRJ, Poslednje upozorenje*, Narodna armija, 21. septembar 1991, 7.

5. *Onesposobljen RTV odaslac na Sijemenu*, Politika, 5. oktobar 1991, 9.

6. *Avijacija izbacila saobraćajnu kolonu tenkova Hrvatske*, Politika, 5. oktobar 1991, 9.

7. *Kronologija rata, Hrvatska 1989–1998*, 109.

### 7.4.2 Dejstva avijacije u Istočnoj Slavoniji

Početkom septembra snage 1. korpusa RV i PVO i pridodatih jedinica su bile angazovane u akcijama nad područjem istočne Slavonije gdje su operisale snage 1. vojne oblasti. Osnova vazdasne podrške koju je 1. korpus mogao da pruža samo sa 252. eskadrilom i lovcima 204. puka bila je uspostavljena dolaskom 172. puka sa obe eskadrile na aerodrom Tuzla 7. jula 1991. Puk je u Tuzli boravio do 10. oktobra, odakle je deštovao na celom području borbenih dejstava u istočnoj Slavoniji – zapadnom Sremu. Tada je u Tuzli stigla skopska 241. lbae koja je ostala do 8. decembra. Posle toga više nije bilo potrebe za dodatnim angazovanjem avijacijskih snaga pored sastava 1. ko RV i PVO. Bilo je predviđeno da u Tuzli pristizna 252. lbae, ali zbog primanja to nije izvedeno. Za potrebe izviđanja na aerodromu Batanica detaširani su delovi 353. i 354. lbae. Tokom jeseni iz Tuzle je po delovima operisala 353. lbae. Pridodati transportni i protivoklopni helikopteri 119. abr, kao i 890. mhe izvršavali su zadatke sa aerodroma Batanica.<sup>1</sup>

Prevlast RV i PVO u vazдушnom prostoru nije bila ni u jednom trenutku ugrožena jer Hrvatska nije imala bilo kakve razvijene vazduhoplovne snage. Avione iake avijacije upotrebljavala je za izviđanje i napade improvizovanim eksplozivnim napravama poznatim po nadimku *bojler bombe*. Kasnije su korišćene bespilotne letelice za provokacije jugoslovenskih raketnih jedinica. Radi zaštite vazdušnog prostora na pravcu prema Beogradu 250. raketna brigada je 25. septembra posela jedinim raketnim divizionom naoružanim raketnim sistemom Dvina vatreni položaj Beograda dva dana kasnije sa istim sistemom vatreni položaj Simanovci. U sledeća dva dana formirani su sa raketama Neva iz 350. puka 9. i 10. rd PVO na ratnim VP Oveca i Progar. 1. oktobru je iz Kragujevca u siri rejon Backe i zapadnog Srema razmesteni 310. srednji samohodni raketni pak 1. vojne oblasti iz Kragujevca. Puk će ostati u toj zoni do kraja avgusta 1992. godine.<sup>2</sup>

Dana 3. septembra 252. eskadrila je deštovovala na ciljeve u Ernestovu na aerodromu Čepin, zatim po objektima u Mikanovcima, potom na aerodrom Če-

1 Na dan 28. avgusta 1991. eskadrila je imala: 11 Jastrebova I-21, 10 Galebova G-2, 6 Galebova G-4, 2 izviđačka Jastreba, 4 Utve, 5b i 7 Kraguja, ukupno 40 aviona, da bi protivim pojedinih aviona iz eskadrila u Čerkiju i Udbinu broj u 1992. godinu premašio 50 raspoloživih letelica. Eskadrila je tokom borbenih dejstava bio pridodato Stabno helikoptersko odeljenje 1. ko RV i PVO, sa helikopterima Mi-8, koje su im u stvari bile kompije. Zatim, iz 712. protivoklopne helikopterske eskadrile 119. brigade su bile pridodate Garme (12 pilota i 9 letaca mehaničara), sa kojima je nekoliko puta organizovano i sadejstvo. Stalni saborci bili su izviđači iz 353. ili 354. eskadrile (4 odnosno 11 pilota), kao i četvorica pilota van sastava letaćkih jedinica. Ukupno 31 pilot i 9 letaca mehaničara prošli su uz Kurjake borbenih dejstava. Kroz eskadrilu je bio angazovan 271. čovek od čega 89 pilota, 126 starijina VTSl i 56 vojnika.

2 Davor Marijan, *Bitka za Vukovar*. Zagreb: Slavonski Brod 2004, 73. Autor navodi da je te podatke hrvatskoj strani u svom izkazu dao kapetan prve klase Vlado Jurč. Iako i da je najkasnije krajem avgusta 1991. lokacija puka bila poznata Zapovjedništvu ZNG. Prema ovim podacima 242. lbae je od 11. do 29. avgusta boravila u Titogradu, a 239. lbae samo od 20. do 22. septembra. Ostalo vreme eskadrile su bazirale u Tuzli.

3 M RV, k. 23, Istorija 98. abr za 1991. godinu. Ova eskadrila imala je 106 borbenih letova (plus dva puta od 17. septembra u Banjaluci, ukupno 127, od kojih 90 vatrene dejstva) i dva pogodena – oštećena aviona.

4 M RV, k. 33, Istorija 98. abr za 1991. godinu. Ratni put 252. lbae: izjava pilota Miroslava Mladenovića, koji je deštovao iz Tuzle do 2. novembra 1991, nije imao težak udes na avionu INI-22 25605.

5 Komanda 250. rbr PVO, s/pov. 25/112-24, 11. mart 1992.

6 M RV, k. 61, 310. srp PVO.



Raketni divizion sa Dvinama iz 250. raketne brigade PVO na položajima u zapadnom Sremu, kao branila za eventualnu pretnju hrvatskih vazdušnih ili raketnih napada. (250. rbr PVO)



Upr. Pustavljanje nisanjskog radara na položajima Vajskat u Zapadnom Sremu. (250. rbr PVO)



pin 7. septembra. Posle dejstva po istom objektu i sledeceg dana 8. septembra komandant RV i PVO je preko OC 1. korpusa u 12,13 časova, zabranio svako poletanje bez njegovog odobrenja. Sledeceg dana na insistiranje nacelnika PVO prebaziira jedno odeljenje u Sombor sa ciljem *presretanja nasledecih aviona na putu prema Beogradu*. Mađarska - Hrvatska. U više navrata kasnije tovi 204 puka a armurani su na ove ciljeve. Od 10. septembra avijacija se uključila u operacije podiske snaga JNA oko Vukovara i Vinkovaca. U dejstvima u drugom polovini meseca rešona Vukovara najznatniji efekti pruženi su u sadeistvu 204. lap sa 252. lbae po objektima u Sarvasu, Iarmata, Daku, Boronima, oko kasarne u Vinkovcima, u Naštra, Novim Čakovcima, Đakova (noća), Tovarnika, Opitovcu i dr. U dejstvima 1. korpusa po aerodromima lake avijacije kod Čepina, Varaždina i na Hvaru unšteno je prema saopštenju, 18 aviona, kojima je dopremano negaino oražje u Hrvatska. U Vinkovcima je zaključeno sa 26-27. septembrom pružana vazdušna podrška upkoljenici kasarni JNA. Evo kako je borbena dejstva 24. septembra videla Hrvatska pre paganda. „Neprijateljski zrakoplovi su raketirali baka li su kazetne bombe i zapaljive kuglice na padobranima. U zadnjim naletima su mitraljali i izbacivao predmete sa kemijskim i biotrovnima, koji su bili u obliku raznih primamljivih predmeta i igračaka“.

Jedan od takvihnih pilota obilježavao je probaene dejstva za Vojsku 1993. godine. „Objekti dejstva koje smo dobijali od pretpostavljene komande dok se na njenom celu niazio general Jurjević svakako predstavljaju posebnu pricu. Naradivali su nam sve i svasia. Od toga da deistvuemo po m nobacackom gnezdu skrivenim snaperisti, zatim kombinacijom da vedimo uacne borbe u to i toj takti od broja 16 do broja 18. Mislim da je u to n perioda i obavestaina služba JNA potpuno podbacila, jer nam dopiste nje to nije pravovremeno dostavljala i te kako znacane i dragocene podatke o neprijatelju. U zatiid smo se trudili i rizikovali da budemo oboreni dok smo u dubini neprijateljske teritorije izviđali, snimali pokrete i objekte. Za eksploataciju naših podataka i aerofoto snimaka tada jos niko nje bio zainteresovan. Jos se sećam o transporta naoruzan i iz Slovenije i voza sa koga su a Mikanovića ustase dugi pretovalali ratnu tehniku a da niko u tome ni e pokasao da ih spreči, ako smo izviđanjem blagovremeno sve to ustanovili i poslali aerofoto snimke“.

Sredinom septembra posle ranavanja pilota Đakovića noseće pancira u kabini je postao svakodnevno a posle obaranja pilota Randića i Marjanovića 252. lbae i komandanta 2. puka potpukovnik Mase Brzica kod čijih zve cen prece hrvatske TV kanale prisi se na „visnisku semu“ letenja i dejstava sa

visine 2000-2500 metara tačke ctkavanja. Prelaskom na tu semu smanjen, sa gubim jednog a na ovom delu ratista. Ratna taktika dejstva iz brisaceg leta i dejstava „nabijanjem na raketa“ pokazala se takvom da je samo a dejstvima 252. lbae bilo osteceno oko 27 aviona“.

Četiri nestog septembra oko 14.30 došlo je do dejstva po sopstvenoj strani 2. puka u mestu silosa Đurga, Bombardovci i selo Baka Vovcari. On je a slozevim meteo i raski naslovi na pogresio objekat dejstva kako je navedeno. U sadeistvu su poginac tri osobe a ranjeno je devet. Četreskom je na sopstvenoj snage dejstvovao 24. septembra kod Čitovca. Tem prihvatom poginulo je tri a brzo i raski rano vis pripadnika rezervnog sastava. U zvanim n sistemima je odatih odbacena krivica pilota. Na komitetu u za sedenja „RV i PVO mesec dana došlo je pukovnik Mirko Vučine obasne je da je do dejstva 24. kod Opitovca došlo zbog toga što su naglezali komande posle pogresne početke o početku i svih jedinica. Izviđanje i podizanje i saccat dejstva po svojim n. Na koji su greskom izabijali 204. i 252. lbae, posle čega je došlo i do smrti a komandanta kadro korpusa snaga JNA na tom sektoru. Ušli su komandant 1. avijacija Spirkovski i 1. paktetske gađijske divizije. Kako se stajalo ne preme i lbae eskadrile i zbirano sa pr dodati m paktima iz 7.2. pake i 252. lbae 24. septembra 1991. zahteva od komandanta RV i PVO generala Zvonka Anđevića da se povuce sad iz nosti kako p se st. Uspao Marković višao je i se se su pr voje i se i wate jednog odlunana i redanja u leto protikle godine. Zgao je svoj ghis i tadasnjem materika sa vrha armijske piramide od ekau svoju posadnost. Ne prihvatio da zityu e svoje i ade za neke sumnjive i magovite dejave. U eskadrilskom izvestju stoji „Na osnovu dosadašnjih iskustava nasog neavazavanja nerac ona ne upotrebe trazimo da se vise ne kalkul se sa nama, da se detitvno postavi pitanje granica vazd. prostora i upotrebe snaga koje imamo.“ Od tih dana

iz vazduha. Narodna armija, 26. oktobar 1991, 7

1. Ratni put 252. lbae, 10.
2. *Zaljenje zbog greške pilota*, Narodna armija, 18. septembar 1991, 7. *Avijacija neće uništavati kulturnu baštinu*, Politika, 25. oktobar 1991, 11. D. Marjan, *Bitka za Vukovar*, 128.
3. *Iz aviona na rezerviste*, Politika, 23. septembar 1991. *Avijacija neće uništavati kulturnu baštinu*, Politika, 25. oktobar 1991, 11, *Kronologija rata*, 95.
4. *Čovek kome se verovalo*, Vojka, 5. novembar 1992.
5. Ratni put 252. lbae, 10-11. U kasnim večernjim časovima oko 21.45 komandant RV i PVO informiše komandante etačkih jedinica o stanju i eskalaciji odnosa u Jugoslaviji. Informisanju je trebalo da pristupuje i komandant 1. Ko RV i PVO, ali je zbog postavljenih uslova morao isti da napusti. Na istom sastanku je od više komandanata traženo da se upotrebimo racionalno te da ne dozvolimo da na kraju ostanemo „sila bez moći“. Na potmenutom sastanku toga dana svih komandanata pukova i brigada gde je bio samo jedan komandir eskadrile čuo se zahtev za smenu generala Jurjevića, koji je predlagao da njega zameni general Stjepanović, a ako on ne pristane da to bude general Bajić. U svadi koja je zatim izbišla od generala Bajića čulo se odbijanje, i optužba na račun eskadrile da je četnička. To je za njih bilo venko razočarenje. Za to vreme piloti su se okupili oko zgrade, a neki su već bili u njoj spremni na akciju. Sitan interes prevladao je želju za promenom. Smene nije bilo. Kako se ništa nije desilo, vazduhoplovci su se pokupili i povukli na aerodrom, ne znajući da li će doći do nekakve odmazde ili kontra-akcije. Sa vremenske distance cela akcija deluje naivno, sa pokazivie kakve se bude želje pilota i odnos prema ratu. Ovo je smatrano dectije kao jedan od dva pokušaja puca u JNA 1991. godine. „Ovaj sastanak je bio povod da komandani RV i PVO predložu ostavku na dužnost, te da na istom sastanku komandant 1. korpusa i komandant 1. avijacije sa sekretarom i Načelnikom GŠ OS SFRJ. Komandir eskadrile je prisustvovao i ovom sastanku i ponovio mišljenje pilota koji su insistirali da ono nije bilo slučajno i da se sa njim ne treba uopotrebiti, te da se to ne može tolerisati. Na sastanku od 26. 09. 1991. Savezni sekretar i Načelnik GŠ OS SFRJ ne prihvataju ostavku komandanta, a prekor upućuju k. dnu eskadrile“.

1. Ratni put 252. lbae, 9. *Smrtonosni teret poljoprivredne avijacije*, Narodna armija, 14. septembar 1991, 11. U tekstu se daje pregled povreda vazdušnog prostora iz pravca Mađarske, kako hrvatskih lakih aviona koji su korišćeni za krijumčarenje oružja, tako i mađarskih vazduhoplovnih snaga. U više navrata tih dana lovačka avijacija se dizala na ovakve formacije.

*Lekeća otkrivačima i švercerima oružja*, Narodna armija, 18. septembar 1991, 7.

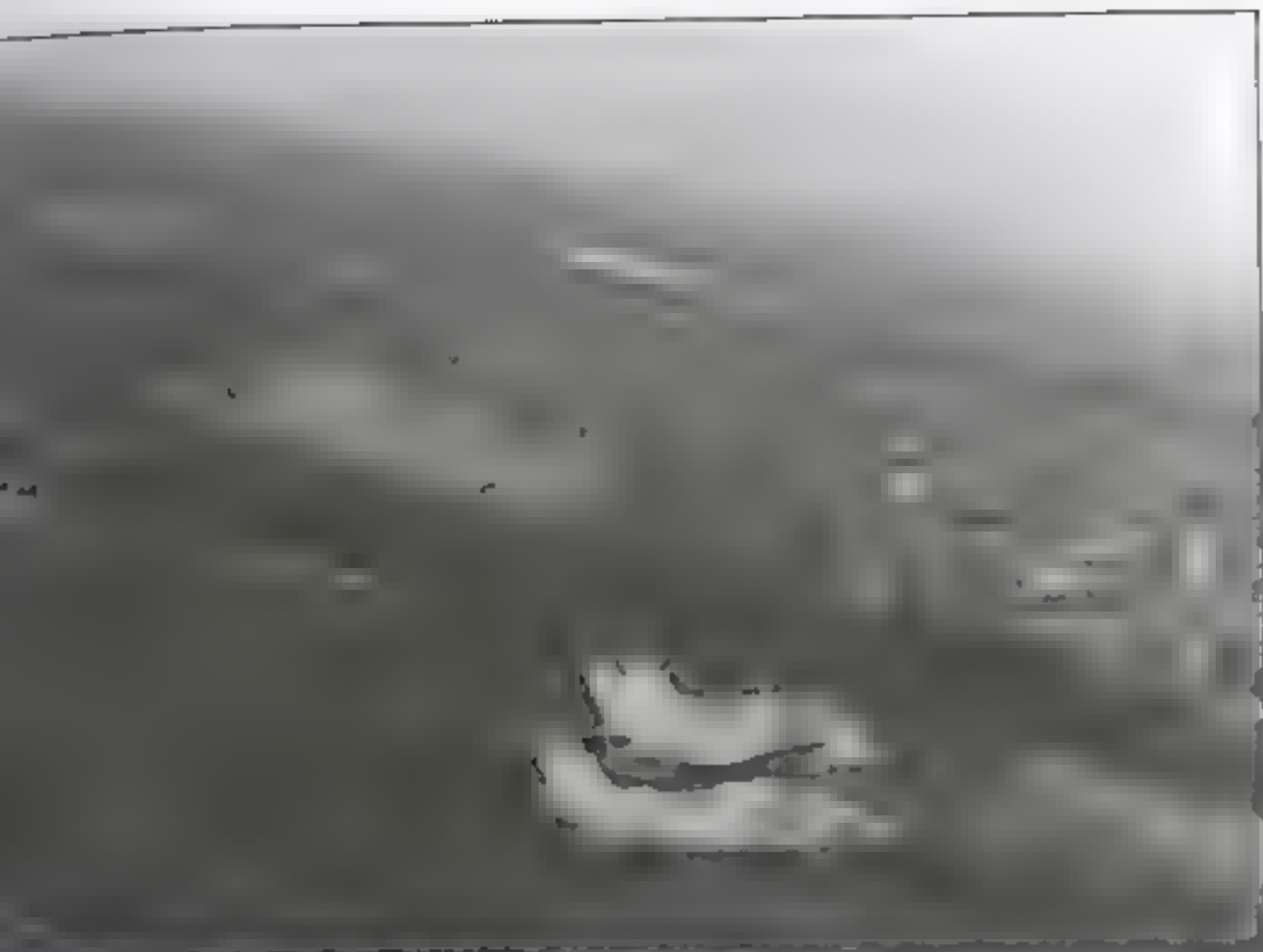
2. *Lovačko-bombarderska jedinica RV i PVO majora Miljka Stefanovića*, Kurjaci sa ušća, Vojka, 15. jul 1993.

*Avijacija i neprijatelj*, Dnevnik, 15. septembar 1991, 11. D. Marjan, *Bitka za Vukovar*, 128.

3. *Dejstva dva dana*, Načelnik GŠ OS SFRJ, 15. septembar 1991, 11. D. Marjan, *Bitka za Vukovar*, 128.

4. *Avijacija i neprijatelj*, Dnevnik, 15. septembar 1991, 11. D. Marjan, *Bitka za Vukovar*, 128.

5. *Avijacija i neprijatelj*, Dnevnik, 15. septembar 1991, 11. D. Marjan, *Bitka za Vukovar*, 128.



Dejstva u rejonu Lipovca i Vukovara, tokom meseca oktobra 1991. godine. (204.lap)

se potpuno promenio odnos prema celokupnom sastavu 252. eskadrile „Sve sta resine visoke pozicije i funkcion prestaju da dolaze u kancelariju komandira, dok se a ista pojavljuju svakodnevno otvoreno bezbednosti 204. lap i 1. vb. Eskadrila je sve vise pod prisilom ali je to sve bez bitnog uticaja na moral i opredeljenost celokupnog sastava“.

U oktobru na metu su bile hrvatske snage u Vukovaru oko Vinkovaca i Jarmina, Starog Mirovcima, Nastra, Ivankova, Lovasa, Borovca kao i komunikacije između tih mesta. U toku prve dve nedelje deštvovao se svakodnevno u grupama od tri do pet aviona i izvršena su i prva dejstva u većem obimu. U toku deštvovao se i po pozivu i saradnja sa VON ovima i vojne vlasti i u toku ovog meseca pretpostavljeni sa insistiranjem zabranu dejstava i odobrava da se samo uzvratna dejstva. Dakle tokom dejstava i na osnovu prikupljenih podataka sa

1 Ratni put 252. lbae, 11

2 Interesantno je bilo saznanje, za ova dejstva, da se pre svakog poletanja u rejonu objekata dejstva daje upozorenje za vazдушnu opasnost. Na osnovu osnovanih sumnji 26. oktobra 1991. godine, preporučeno je komandiru eskadrile koja je sve vreme bila Opera i na osnovu koje su se izdavala sva naredjenja. Komandir eskadrile je svim izveštajima i kontaktirao sa raznim korisnicima naših efekata dejstava. Pronadeno uredno dostavljeni su komandnom linijom Komandanta 1. Ku RV i PVO na postupak. Zbog ovoga u eskadrili 31. oktobra na 10 časova dolazi ekipa Državne bezbednosti Srbije koja vrši kontradiverzionu i kontrapržišnu kontrolu. Kasnije, 13. decembra u centru veze 177. vb. otkrivamo novi način prisluškivanja telefonskih veza o kome obavestavamo komandanta 1. Ku RV i PVO i oficira bezbednosti, što nas još više upućuje na pomisao da se deo službi i organa ruje saživeo sa situacijom te da ovakvim radom doprinose rušenju jedinstva pravilno opredeljenih ljudi. Ratni put 252. lbae, 11-12

terena, težište dejstava se prenelo na novootkrivene položaje u rejonu Apsevac, Lipovca, Komletinaca i time se prekinuo dotar novih snaga i sredstava i sprečio udar u bok i pozadina snaga INA i srpske TO. Krajem oktobra, početkom novembra izvršena su nova borbeno dejstva na istim lokacijama (Vinkovci, Nastra, Begdanovci) zatim na ciljeve u Vukovaru i okolini, zaključno sa 18. novembrom, a posle 4. og i kasnije tokom meseca na položaje hrvatskih snaga južnije oko Nastrama, Otoka, i Spacva, prema Županju. Tokom novembra sva žestoka operacija za oslobađanje Vukovara doživeli su i piloti dejstvajući planski i po pozivu i to u rejonu Đakova, Kopackog Rata (oba sa upotrebom svetlećih avio-bombi) sela Lipovac, Otok, Privlaka, Komletac, Racinovići, Drenovići, Strosanci, Mitnica, Ernestinovo, Antunovac, Teniski, aerodroma Čepin, Mala Bosna, Jarmina, Borinci, Dugutovica, Podgrade, Begdanovci. Najveći efekat postignat je kombinacijom dejstava sa malim i srednjim visinama, iako u veoma složenim meteorološkim uslovima.

Decembar je bio miran i sa vrlo malo borbenih dejstava. Zadaća su mahom bili patroliranje, izviđanje, označavanje položaja i pokreta hrvatskih snaga za potrebe artiljerije i slično. Deštvovao se po objektima u rejonu Ernestinova, Antunovca, Solane i dr. Prvog decembra izvršeno je izviđanje puta i vatrene položaja u rejonu sela Vrska i Živa, a satradan je na taj položaj prebaziran 1. rd. Dana 16. decembra 1991. sa ovog položaja uz utrosak tri rakete uništen je cilj u vazduhu, Kragujevac. 310. ssrp PVO u toku baziranja u ovoj zoni deštvovao je po 16 ciljeva sa 19 raketa. Pukovske procene bile su da je deštvovano uspešno po 14 ciljeva.



Plavi kamuflezi postali su prošlost. Kamuflažne uniforme uvedene su u RV i PVO u jenu 1991. Na slici zastavni vod 204. lovačkog puka, decembar 1991. godine. (204.lap)

1 D. Rantić, str. 182-183

2 Ratni put 252. lbae, 11-12





štetne uticaje i moguća dejstva, a istovremeno zahtevala velike snage za fizičko obezbeđenje.<sup>1</sup>

Loćen je nešto niži nivo taktičke obacenosti, prvenstveno avijacijskih jedinica, što je zajedno sa slabijim obavestajno izviđačkim obezbeđenjem i oticanjem podataka prouzrokovalo teškoće u saviadavanju PVO protivnika i dovelo do povećanih oštećenja i gubitaka. U PVO su na teškoće u pravovremenom otkrivanju i identifikaciji ciljeva u vazduhu, kao i na slabiju otpornost na elektronska dejstva, uticali nedovršena automatizacija i neresena pitanja u sferi odlučivanja, izvršnog komandovanja i sadejstva. Po prvi put jedinice VOJIN su se susrele sa stvarnim problemima elektronskog ometanja radarskih sredstava i pojavu bespilotnih letelica Mamaca. U tim slučajevima bilo je evidentno početno nesналаženje i nedostatak borbi protiv elektronskih dejstava. Iskustva su pokazivala da je zbog velikog broja informacija na ekranima, problem identifikacije morao da se reši ugradnjom elektronskog identifikatora na avionima RV i PVO radi sigurne identifikacije.<sup>2</sup>

Za sada je teško rekonstruisati ukupan nalet RV i PVO u 1991. godini, jer podaci za 5. korpus nisu dostupni. Izveden je 2631 let kod 1. korpusa, odnosno 570 kod 3. korpusa a vazdušnoj podršci snaga JNA. U ovim zadacima RV je pretrpelo i gubitke, kao što smo videli. Avioni su najčešće obarani lakim protivavionskim



Polažak na let lastreba 23513 sa radarom SIAR, VOK, 1991-1992. godine. U pozadini vide se avioni VOK-a i obrnuto okrenuti avioni 252. Iliče: tipična praksa za podveštavanje ubojnih sredstava. (VOK)

1. Isto, 3.

2. Isto, 4. Ipak, smatralo se da je to normalna posledica načina taktičkog obučavanja tokom rata i posebno oštrih bezbednosnih ograničenja u ovoj oblasti.

3. Komanda 1. p VOJIN, s/p 03/67-14, 20. februar 1992, analiza ratnog puta 1. p VOJIN.

sistemima i vatrom PA topova manjeg kalibra. U sukobima sa hrvatskim snagama 1991. godine oboren je 21 borbeni avion. U borbenim dejstvima 1991. godine poginulo je 10 članova posade i jedan putnik helikoptera. U zarobljenstvu je bilo više pilota oborenih aviona koji su razmenjeni pre primirja 3. januara 1992. godine. Piloti RV i PVO eteli su sa rizikom od odmazde, jer se protivničke snage nisu pridržavale nikakvih konvencija o ratnim zarobljenicima. Dva pilota su ubijeni posle iskakanja iz pogodenih aviona. Zarobljeni vazduhoplovci su u hrvatskim zatvorima izlagani mučenjima i psihičkim maltretiranjima.

U početnom delu rata avioni nisu bili opremljeni bacačima mamaca za ometanje glava za infracrveno samonavodenje raketa a sistema PVO koji su bili na veću opasnost za pilote RV i PVO i izazvalo da se hitno naprave potrebni mameci ugrade na avione ali se to ostvarilo kasnije tokom otvorenih borbenih dejstava u poznu jesen 1991. godine. Iskustva iz borbenih dejstava uticala su na to da se u VOK-a dok su trajala borbenja dejstva odredila tablice bombardovanja za razna sredstva vazduhoplovnog naorudžanja (FAB 100, FAB 250 BL-75, Mk 82K, GROM na avionima Orao, G-4, Mig 21, kao i ugradnje mitraljeza na helikoptere H-43 i HN-45M Gama). Na baziranih iskustava kod 252. eskadrile u pomoć V. Mema Stanislav ugrađene su kamere Vinten na neke avione lastreba iz eskadrile. Od novembra 1991. do marta 1992. u VOK-u je ispitivano uvođenje i operativnu upotrebu kamere za AFI sa Vinten kamerama i uređaja BCWAS na avionima 25714 tipa Il-72 Orao. Rat je doneo i novost u vizuelnom imidžu jedinica RV i PVO. Sa aviona su tokom leta aklonjeni veliki eskadrijski brojevi. Svetle paze pilotski kombinézoni krajem avgusta i tokom septembra zamenili su kamuflažni što je smanjivalo vidljivost pilota na zemlji u slučaju da budu oboreni. Ubrzo su neke jedinice samostalno označile svoje avione. Tako je u 249. eskadrili na avionima G-4 bio znak kobre, a u 251. eskadrili znak pume. Piloti 252. eskadrile sa svojim kombinézonima počeli da nose znak stilizovanog kura aka što je bio refleksi nezvaničnog naziva eskadrile «Kurjaci sa ušća».<sup>3</sup>

## 7.5 PRIMIRJE – VAZDUHOPLOVCI U VRTLOGU POLITIKE I AFERA

Dogovor o potpunom i bezuslovnim prekidu svih neprijateljskih aktivnosti stupio je na snagu 3. januara 1992. u 18.00 časova. Obustavljeni su svi borbeni letovi i jedinice su počele da se vraćaju matičnim i odopskim zadacima. Medutim, već neželjeni incident pokrenuo je dugo očekivani priključak za predaj za RV i PVO. Incident koji se dogodio 7. januara 1992. dobio je veliki odjek na spoljnopolitičkoj sceni i poticao je primire a vrhu RV i PVO a ne stajao i čagi čiji su posledice prema ljudskim kurijima na kraju rata bila gubitak i izvišavanje ratnih zadataka.

1. VOK, ispitivanja 1372 do 1432.

2. Predlog za razmišljanje: Oznake jedinica. Nacrtaj svog tigra, Bojan Dimitrijević, Orlov Pjekević S, 1. januar 1992, 9. Air War over Bosnia Hercegovina, Air Forces Monthly, December 1992, by Bojan Dimitrijević i Steven Meli (tadašnji imenom je potpisan Aleksandar Radić, čiji su i fotografije, potpisane imenom Luka Stupar).













mnogi od nacionalno nedefiniranih stanovnika varosti, kakve su Sarajevo... Tuzla, identifikovali u toku rata. Srbi pak su jasno želeli da se odvoje od drugih i da se priključe svojoj matici. Njihov nacionalni cilj, koji je ubrzo postao ratni, nije bio posebno razrađen kao i kod Srba u Krajini, i težio je jedinstvenoj srpskoj državi bez neke precizne definicije.

Na drugoj strani, ratni ciljevi zvanične srpske strane (sada se može reći JNA odnosno na drugoj strani Slobodana Miloševića) sve vreme ratnih sukoba ostali su neodređeni, zbog toga da bi svaki ishod mogao da bude prikazan kao pobjeda politike srpskog režima. Sa na visokim mestima u Srbiji nije nikad saopšten nacionalni, politički ili vojni cilj ratnog poduhvata i sveopstih napora. Upravo obrnuto: još od početka ratnih dešavanja objašnjavano je da je jedini cilj da se rat završi i tako je često dolazilo do apsurdnih izjava i naslova u štampi, kao što je bilo na primer specijalno izdanje podgoričke *Potrade* o borbama na dubrovačko-hercegovačkom ratištu *Kat za mir*. U osnovnom porazistu, ova politika uglavnom loše definisanih ili uopšte nedefinisanih ciljeva je bila maksimalistička ali se činilo da je u njoj prevladalo nepredviđivo, nerasno, neiskreno, neartikulisano, nekomunikativno i nasilničko, tako da se nameće utisak da je takva strategija promasila ciljeve i kompromitovala ono što bismo mogli da nazovemo bilo srpski nacionalni interes, bilo borba za očuvanje Jugoslavije, što je još uvek bila *mantra* JNA.

Da situacija u Bosni nije bila očajna, pokazao je događaj od 6. jula 1991, kada se ispred aerodroma Tuzla okupilo oko 1.500 ljudi u organizaciji Stranke demokratske akcije (SDA). Oni su zahtevali da se mobilisani vojni obveznici vrate kućama. Vecu a vojnih obveznika, mashinara, tada se zaista vratila kućama, sem nekolicine koji su se mogli izbrojati na prste jedne ruke, kako piše *Narodna armija*. Odnosi vazduhoplovne baze i lokalnih vlasti su prekinuti, tako su tekstovi u *Narodnoj armiji* pokušali da ubede da je situacija (u okolini aerodroma Tuzla) *evoluira u pozitivnom smislu, s obzirom što se na taj aerodrom javlja sve više dobrovoljaca*. Stanje u blizini svih aerodroma, osim Banja Luke, pogorsalo se od početka godine. U širem okruženju aerodroma Bihac sukoba je bilo još početkom godine. Pored čestih eksplozija u gradu, početkom januara zabeležen su i slučajevi da se pada na strazu aerodroma, da se provokira i, na tretira i čak i kidnapuju pripadnici JNA. U noć 18-19. januara na mostarskom nebu pojavile su se letelice registrovane na radarima 350. raketnog puca, koje su napravile pravu tuzu u jedinici. Malo je nedostajalo da padne komanda za četvarine valje, spaljivanje raketa. To se ponovilo i sledeće noći i tada su u puku zaključili da iz Mostarsko polje od Čitlika dolaze žitomishica letelice bespilotne letelice. Letelice su vođene iz automobila u pokretu, kako je kasnije otkriveno.<sup>1</sup> Zbog mostarskog aerodroma prema zapadnoj Hercegovini bila je neutralna tačka tokom cele 1991, a u prolazu 1992. otpočela intenzivnija etapa provokacija koja se od aprila pretvorila u sukobe. Otrazan sukob u Bosni i Hercegovini koji su baknuli



Stajanka 323. izviđačke eskadrile, aerodrom Mostar. Po razbuktavanju rata u Bosni i Hercegovini ova eskadrila presla je u Ladevce.

1. Bojan B. Dimitrijević, *Rat u Jugoslaviji 1991-1995. prustup*, 1-2, 1999, Beograd, 1999, 159-167; isti, *Četiri aspekta početka rata u Bosni i Hercegovini*, Zbornik radova naučnog skupa Početak rata u Bosni i Hercegovini, uzroci i posledice, Beograd 2001, 131-150.
2. *U Dubrovniku neštu novo*, Narodna armija, 11. septembar 1991, 7, *Muslimanke među dobrovoljcima*, isto, 19. mart 1992, 27.
3. Šefko Hodžić, *Stezovi i hard*, Sarajevo 1996, 13-15. U ovom tekstu o događajima u selu Lipovac i odnascima sa ŽK. vb.
4. *Mostar, levo i desno od Neretve*, Narodna armija, 23. januar 1992, 13.





u borbama u rejonu Čapljine sela Kruševa 11, 13 i 15 aprila, a 12 aprila u borba-  
ma za položaj Stokova kada je napala hrvatske snage koje su bile u napredovanju  
Od 14 aprila deistvovala je na području Metkovića (14, 19) a posebno posle pada  
srpskog sela uporišta Glušci 21 aprila kada je u široko vazduhoplovno akci-  
i napadnut veći broj sela u Metkoviću: Čapljini, Širokom Bregu, Gradama  
Predvećernji napad 172 brigade na Metković u kome je bilo i civilnih žrtava, za  
hrvatsku stranu bio je *nedovoljno ratni dokaz* Napad avijacije na Metković Opu-  
zen Ploce Gabelu ponovljen su 10, 12, 14, 15-18 maja takođe uz civilne žrtve  
hrvatska strana je za ove događaje, kao i dejstva po skladistu Mile Bare prikupila  
podatke mahom od prebeglih pripadnika RV i na druge načine na bazi kojih su  
sudovi u Splitu i Dubrovniku osudili neke od pilota u odsustvu, a za nekima izdao  
poternice U evakuaciji čapljinske kasarne RV je izgubilo dva aviona a 24 još je  
dan Iz prvog oborenog aviona 23 aprila katapultirao se kapetan Goran Pantić  
koga su zarobne hrvatske snage Hrvati su pilota Pantića sproveli kroz razrušeni  
deo Metkovića gde ga masa zarobljenih linčovala U drugom avionu i tokom  
iscedivan a Hrvati su došli do imena svih pilota 240 lbae, kao i onih koji su leteli  
upravo tog dana O drugom oborenom avionu lastreb hrvatska strana i dalje ima  
telemu o detaljima i imenju pilota iako su na terenu kod Cerovice pronađeni osta-  
ci aviona Sutrađin u napadima na položaje hrvatskih snaga kod Gradca Neum  
58 je oboren a pilot Nikola Đerli, komandir 229 lbae, na avionu Čačak G 4

[illegible]

Interesantno je da su se na jednom od poslednjih borbenih letova 23.12.1994. godine nad Bosnom 15. maja, dvojica njenih pilota našli nad samom Tuzom iz vazduha posmatrajući masakr nad kolonom JNA koja se povlačila iz te varoš. Iako su tražili da dejstvuju, zbog neiznosa o događajima na tlu naređeno im je da se vrate u bazu. Iako je 19. maja poslednji pripadnik RV i PVO novoproglašene države SR Jugoslavije napustio tle Bosne i Hercegovine, dejstva RV i PVO trajala su još neko vreme. Poslednji borbeni let nad BiH kod 112. brigade upisan je 21. maja, a kod stabne eskadrile 1. korpusa 9. i 204. avio-brigade tek 31. maja. Avio-baza 204. brigade bila je angazovana u Posavini, a u 9. brigadi tog dana je poslednja Gazea napustila Nevesinje, prelazeći u rucogorac. Kako se se snage vazduhoplovstva VRSke Republike Srpske uklopile u borbeni dejstva tek 2. maja ova preduzeća akcija snaga RV i PVO mogle se razameti kao svojevrsna pomoć u borbama koje su se vodile srpske snage, bez obzira na događaje na političkoj pozornici.

Naredna tabela daje pregled letova izvišnih u toku 1992. godine. Ona nije kompjutna jer je napisana na kraju godine kada se formacija RV bila drugacna. Za jednice koje su prestale da postoje kao sto su 105, 107, ap. 11, abt. 14, nema podatka. Jednostini novi naleteli su uvrsteni u zbir kao jedinice u koje su kasnije reorganizirane u dec. 1992. Ipak, tabela govori o periodu od 1. 1. 1992. do kraja godine RV i RVG. Na bazi ovih nepotpunih podataka moze se rekonstruisati aktivnost u borbenim dejstvima tokom 1992. godine.

Jedinica	Borbeni letovi	Nalet	Vatrena dejstva	Izviđački letovi	Ostali borbeni letovi	Transport	Sa kojeg aerodroma je vršeno
204. abt (126, 127. line) 1.1-31.5.92.	65		25	13	27		Batajnica H. hač
352. line 1.1-31.5.92.			10	64			H. hač
252. fbrat 1.1-31.5.92.	bez podataka						Batajnica L. ubina
172. abt 7.4-21.5.92.	389	264h	316	23	50		Groubovo
83. lap 4-11.5.92.	32		23	2	~		H. hač
98. abt 1.1-15.5.92.	80		32		48		
787. trbe		830h				198 VIMS, 14.1 UBC, 13t prekramb 10t asf. artik. 5610 avl 1683 čl. porodica 767 vojnika 213 ranjenika 16 posm.ost	H. hač, Pae K. mbor Petrovac Začarani Batajnica L. ubina
12. i. l. pabr	33s	170h				590 lica	Batajnica Batajnica
97. abt 1.1-31.5.92.			29	133	51 2871 trans.	207 VIMS 15.189 avl i drugih 6400 vojnika 1708 padob. 240 ranjenika 33 posm.ost 72t mat.	Mostar
Aer. i. ko 1.1-31.5.92.		480h			1605	2395 putnika 70 ranjenika 14 posm.ost	Batajnica

1. borbenim delovima u proleće 1992. godine izgubljena je vazdušna plova  
RA-PAVla, koja osteceno došla na prostoru sačinjavajući bezbednost. Međim  
tako da su identifikacija nestala. Istupila Četvrti Arsenik. Pored četiri ko  
o me. Međimko je kod napornosti došlo se u brojatsko n. z. ar. ljevstvo do raz  
međa. Nemačka u 1992. godine lako je videna kao u z. b. en. stva. ka  
p. 1992. Međimko se u z. b. en. stva. ka p. 1992. godine lako je videna kao u z. b. en. stva. ka  
p. 1992. Međimko se u z. b. en. stva. ka p. 1992. godine lako je videna kao u z. b. en. stva. ka

1 Paptic je na ostalim izrobljenim pilotima kasnije razmenjen.

2 | Regul. no. 327-437

8. Dimitrijević, Kurjaci sa učem, 55.

$\frac{1}{2} \times \frac{1}{2} = \frac{1}{4}$

7. ... slonjenju krila, *Politika ekspres*, 21. novembar 1994. 5. kapetana Neke Vranješević, Valtera ...  
majora Miroslava Milutinovića (oborenj 1991) i pukovnika Radoslava Morica i Slobodana Medića (oborenj ...



meseci 1992. godine, a i van borbenih dejstava. U toku 1992. godine dezertiralo je 115 starišna (62 podoficira i 53 oficira) iz sastava vazduhoplovnih jedinica.<sup>1</sup>

Ukupno, u operacijama 1991-92, od strane neprijateljske PVO izgubljeno je 9 aviona Jastreba, 6 Migova-21, po tri Galeba G-2 i G-4, Gazele, dva Mi-8 i jedan kragulj. Četiri Migova su preleteli hrvatski, peti na drugu stranu, a hrvatske i slovenačke snage zarobile su po jednu Gazele i jedan Mi-8.

## 7.8. NAPUŠTANJE BOSANSKOG LONCA

Deo vazduhoplovnih jedinica, za koje je procenjeno da ne postoji nužnost za daljavinom na teritoriji Bosne i Hercegovine, sredinom marta 1992. godine premješten je na lokaciju u Srbiju i Crnu Goru. Tako su prešli putnici 15. klase VVA, posećujući nog dozvoljava rata u Zdrav, prebazi rata u Kraljevac, a od marta 1992. počinje letacka obuka u 172. paku. Starija je preposlala dilemama mostarske javnosti u vezu sa premeštanjem nekih vojnih i vazduhoplovnih jedinica, kao i glasine o premeštaju fabrike Soko za Srbiju. Spekulacije su samo podgrejavale strahove pred vakob koji je bio izvesan. Komanda VVA posle samo šest meseci boravka u Sarajevu dobila je naredenje da se ponovo prebazi. Vazduhoplovno školstvo grupisano je u sirijskom Beogradu. VVA koja je trebalo da se prebaci u 15. smestena je u Zarkovo. Vojna gimnazija - Marsal Tito - napustila je Mostar, spajajući se sa Vojnom gimnazijom "Marsal Tito" u Beogradu. Na aerodromu Kovin, koje je u 1992. godini postalo veće parkiralište savske pravke, prebacene su Uteve 75 iz 333. eskadrile, ali su na njemu okupane i druge konsolidacione eskadrile tek početkom jesen 1992. Doneta je odluka da se 350 raketa pak povuče sa aerodroma Mostar, raskomara, a Migova dva raketa d viz ona predислоciranu u Beograd i uđu u sastav 230. raketa brigada PVO. Putnici i starija 16. aprila napustila su obreke skolskog centra i otisli na aerodrom Sombor. Preostali putnici su izvučeni avionom u Beograd 5. i 6. maja. Ostatak 7. maja krenuo ka Beogradu u koloni šlepera, borbenih vozila i oko 300 privatnih automobila.

U periodu od 22. do 24. aprila aerodrom Bihac je napustila 117 aviona, skad brigade. Na aerodromu Pukve preletela je 1. i 4. lae koja je preposlala prstinskom 83. puku. Po preletu u Srbiju, rasformirana je 125. lae, a imeno ljudstvo i avioni su rasformirani u drugu eskadrilu. 312. izvidacka eskadrila preletela je u Bihac 22. i 23. aprila, i od sedmog dana nazivaju se pod komandom 204. avio brigade. Dolazak jedinica u Srbiju uslovi je da se komanda 3. korpusa rasformira 24. aprila 1992. godine. Do završetka evakuacije u Bihac je takodje nastavljen na 5. operativna grupa koja je koordinirala aktivnost na aerodromu Bihac. Bihac luka. Sa Romanije je 29. aprila u Novi Sad krenuo 240. ssrp.<sup>2</sup>

1992.

1. i 4. lae

Lizlet prema profesiji. Narodna armija. 26. mart 1992. 24

2. Armija napušta Mostar?, Borba, 1. april 1992.

3. Nar. NGŠ OS SRJ 2088-1, 5. pov. od 12. maja 1992.

Isto.

4. MIRV, k 61, 240. ssrp PVO



Migovi 352 izvidacke eskadrile po dolasku iz Bihaca, smesteni su na centralnu stajanku u Batajnicima. (Slika iz arhiva Vojnog muzeja u Beogradu)

posle proglašenja Ustava nove države Savezne Republike Jugoslavije, sa JNA dobila su naredenje da se povuku iz BiH do 19. maja 1992. godine. U toku evakuacije karta bila je sigurna za sve snage da adu i otvoren oružani obračun. JNA je istovremeno vodila borbeni dejstva i povukla ljude, do rata, i opreme anut u državnih granica SRJ. Jedan od zadataka RV i PVO u Bosni i Crnoj Gori 1992. godine bio je pratiti konvoj JNA koji se povukao. U toku odlaska. Tako je 204. pak sa 352. eskadrom pratio konvoje jedinica KVA, PVO i opreme evakuisane iz fabrika i pre Soko u Mostaru. Avioni su oteli kolonama koje su išle drumovima istočne Bosne ka Srbiji.

Od 25. aprila do 11. maja 1992. detaširani delovi 204. brigade i 83. puka vršali su borbu i zadržali se aerodromu Bihac. Poslednjeg dana 11. maja, u 12,30 časova, poslednja grupa lovaca odletela je ka Srbiji. Pred samu evakuaciju od kopirani aerodroma kod sela Zvezda jedna grupa prenosila je opremu i starija. Iako se krenulo se ko na civilnih vozila. Porodice vojnika kao u gr. zadržavaju prtljagom sede su na platformi aerodroma, čekajući evakuaciju. Za to vreme neprekidno se tražio tovarnog materijala. Sa strane po travi starije vojni rodrom iz Srbije i Crne Gore, čekalo je na svoj let. U evakuaciji sa bihačkog aerodroma, PVO "17. kikaš" imao je posebnu ulogu, jer je bio najbrži i najveći. PVO i opreme evakuisane iz fabrika i pre Soko u Mostaru. Avioni su oteli kolonama koje su išle drumovima istočne Bosne ka Srbiji.

skim medijima prvo su se pojavile vesti da su hiljade zelenih beretki opkolile ovaj aerodrom, što nije bilo tačno. Aerodrom su preuzele snage krajiške milicije.

Neposredno posle prebaziranja 11<sup>7</sup> puka na aerodrom Ponikve 15. maja desio se još jedan slučaj bekstva hrvatskih pilota. Piloti kapetani Selak i Ivandec prebegli su u Hrvatsku sa dva Miga 21. Obojica pilota su prethodno prebacila porodice u Hrvatsku.<sup>1</sup>

Aerodrom Tuzla je napušten 12. maja 1992. godine. U međuvremenu, kolone kamiona i vozila svakodnevno su mucile muku oko provlačenja kroz punktove zelenih beretki i srpskih snaga kivnih što su ostavljeni od JNA. Padobranci su i ovde obezbeđivali utovar do poslednjeg trenutka evakuacije. Jedan od poslednjih oficira koji su trčali ka pisti da se ukrcaju u avion nosio je pod rukom psa Čigu, ljubimca i maskotu vojnog aerodroma Dubrava. Posle odlaska poslednjeg transportnog aviona PSS je minirana. Kako je *Politika* prenela, serija eksploziva započela je 18. maja *tačno u 15 sati i pet minuta* posle je poslednja jedinica JNA odletela helikopterima. Aerodrom je prepusten snagama TO BiH iz Živinica, koje su se pojavile tek dan-dva kasnije. Tuzlanska 393. baza je povučena u Srbiju gde je preformirana u 99. bataljon obezbeđenja avijacije na aerodromu Ečka. Lovacka 129. eskadrila je rastormirana, deo ljudstva i pitomaca koji su u njoj bili na završnom školovanju otisao je Prastina, gde su predati avioni NL-16, a deo u Batajnicu.<sup>2</sup>

Sa aerodroma Mostar početkom maja prebazirane sa eskadrne 9<sup>7</sup> avio-brigade 240. Ibae je preleteo na aerodrom Nis, a zatim je na aerodrom Ladevce između 6. i 13. maja preleteo 333. eskadrila. Helikopteri iz '84. ppdne i '90. trhe su prebazirani u Golubovce, a ostatak 10<sup>7</sup> puka, '22. pohe preleteo je na sportski aerodrom Podgorica. Vratni delovi aerodroma uništeni su 19. maja, da ne bi bili od koristi neprijateljskim snagama koje su potom usle u obliakat. Prema navodima štampe, prilikom evakuacije skladišta RV kod Busovace „vodilo se računa o prioriteta: na pre je izvaćena elektronika i motori, rezervni delovi, da bi zatim borbeni avioni RV i PVO objekte anistili iz vazduha“.<sup>3</sup> Služba za informisanje komande RV i PVO saopštila je 18. maja da nijedna jedinica tog vida vojske nije više bazirana na teritoriji Bosne i Hercegovine.<sup>4</sup>

RV i PVO je u periodu od 25. marta do 12. maja prevezlo je 12.889 građana, 13.540 vojnika, 304 ranjenika, 2<sup>7</sup> posmrtnih ostataka poginulih u borbenim delstvima, oko 140 građana stranih država, 2.566 tona tereta.<sup>5</sup> Prevoženje je nastavljeno sve do 19. maja. U am evakuacijama posređivali su i građani: Bošnjaci nazivani

Kikaš, kada je pilotirala posada letaća iz JAT-a na čelu sa kapetanom Stevanom Popovim. U toku evakuacije snaga JNA sa terena BiH bilo je u nekoliko slučajeva upotrebe helikoptera, to u vrlo skantnim evakuacijama opkoljenih snaga JNA. Posloženosti izdvaja se vrlo uspešna akcija izvlačenja opkoljenih pripadnika JAT-a iz iz kasarne u Čaprinu u popodnevnim satima 23. aprila 1992. godine. Posle vatrene pripreme od strane artiljerije 13. korpusa, usedio je nalet 11 aviona Jastreba koji su izveli napad. Iako prevladane haosom iznenadne akcije hrvatske snage su uspele da obore dva aviona. Potom je u kasarnu sletelo osam helikoptera sa padobrancima. Jedan helikopter je lebdeo u vazduhu kao rezerva. U helikoptere je za nekoliko minuta ukrcano oko 180 ljudi, što je sa pratećim vodom padobranaca bilo preko svake norme za ovaj tip *nakon čega su helikopteri posle jednatana od strane hrvatske obrane u letu napustili terenu*. Let do aerodroma Mostar bio je bez posredica. Druga uspešna borbeno evakuacija odigrala se 5. maja iz opkoljenog objekta čija kod Konjica. Tada je helikopter ma izvaćeno 3<sup>7</sup> vojnika i nekoliko srpskih civila. Helikopteri su evakuisali srpske civile i iz sarajevskih naselja.

Potpuna evakuacija nije bila moguća ni tehnički ni fizički, ali ni moralno. Uz to, od 12. maja stvaranjem Vojske Republike Srpske stvorena je kritična masa ljudi koja nije dozvoljavala potpunu evakuaciju jedinica RV i PVO na srpsko-etničkoj teritoriji. Tako novoformirano ostaje 24 aviona Orac i Jastreb i 20 helikoptera Gazela, Gamma i Mi 8, 238. eskadrik i 1.1. helikopterskog puka, kao i četa 474. vazduhoplovna baza, 153. raketni pak i 31. bataljon VOJN. Ostaru, čija vrlo važna vazduhoplovna zavoda Kosmos u Banaluci, Orac u Rapovcu. Ove snage formirale Vazduhoplovstvo i protivvazdušnu odbranu VRS, koje će posle početne konsolidacije krajem maja nastaviti rat.<sup>6</sup>

Gotovo je istorijski paradoks da je RV i PVO druge Jugoslavije na svoj 50. godišnji jubilej prestalo da postoji. Rat, nova državna tvorevina SR Jugoslavije sastavljena od samo dve republike u mnogome su izmenili izgled, sastav organa i karakter RV i PVO Vojske Jugoslavije. Ono će postojati u sasvim drugačijim okolnostima i odnosu na RV i PVO socijalističke Jugoslavije. Iz tog vazduhoplovstva se u toku rata 1991-92. izdvojila većina vazduhoplovaca slovenačke, hrvatske, makedonske i muslimanske nacionalnosti. Oni su u svojim republikama postali osnov novih vazduhoplovstava. Ratnom transformacijom su nastala vazduhoplovstva Republike Srpske krajeve Republike Srpske (prvobitno Srpske Republike BiH), koja su 1992. započela svoj ratni put.

1. *Uništen vojni aerodrom u Bihaću*, *Politika*, 17. maj 1992, 1, *Snažna eksplozija kao zemljotres*, *Politika*, 18. maj 1992, 5; *Dinamit – zemljotres pod Plješevicom*, *Borba*, 19. maj 1992, 5, *Bosna nije Vijetnam*, *Intervju*, 29. maj 1992, 3-6.

2. *Dva pilota prebegla sa migovima 21 u Hrvatsku*, *Politika*, 17. maj 1992, 1, *Jedan sleteo u Zagreb drugi u Split*, *Politika*, 18. maj 1992, 5; *Smenjene odgovorne starešine aerodroma u Ušću*, *Politika*, 19. maj 1992, B. *Prilomnici izvanrednog stanja*, 34.

3. *Uništen vojni aerodrom Dubrave kod Tuzle*, *Politika*, 19. maj 1992, *Poslednji put iz Tuzle*, *Intervju*, 29. maj 1992, 565-57.

4. Prema Nar. NGŠ OS SRJ, 2088-1, s/pov. od 12. maja 1992. u skladu sa povlačenjem snaga JNA iz BiH, 399. vb prebazirana je u Ečku i preformirana u 99. baa. Njen lard je trebalo u Ečku da se rasformira. Videti i: *Air War over Bosnia-Herzegovina*, *Air Forces Monthly*, December 1992, 25-31.

5. Nar. NGŠ OS SRJ, 2088-1, s/pov. od 12. maja 1992. J. Raguž, n.d., 461.

6. *Avioni bez oznake preleću embargo*, *Politika*, 24. novembar 1993, 9.

7. *Na teritoriji BiH nema više jedinica RV i PVO*, *Politika*, 19. maj 1992.

8. *Letovi humanosti*, *Narodna armija*, 21. maj 1992, 19.

1. *Prvo iz pakla*, *Narodna armija*, 21. maj 1992, 34-35.

2. J. Raguž, n.d., 439.

3. *Iz pakla helikoptera*, *Novosti*, 10. maj 1992, 3.

4. *Air War over Bosnia-Herzegovina*, *Air Forces Monthly*, December 1992, 25-31. *Forged in War-Dedicated to Peace*, (Mark Nixon), *Air Forces Monthly*, January 2003, 52-57.





Antonovi dve transportne eskadrile bili su neprestano angažovani u evakuacijama jedinica DVA. Tokom leta 1991. zagrebačka 6<sup>ta</sup> eskadrila prešla je u Batumi i ostale operisala tokom rata 1991-2.

## Prilog 1

### KOMANDANTI JRV-RVI PVO 1945-1992

1) 1944-1946 France F. Pirč (Sodražica, Ravnica 1899-1954). Završio oficirsku školu u austro-ugarskoj vojsci. Prešao u vojnu službu vojske Kraljevine SHS, Jugoslavije, gde je u toku službe završio vazduhoplovne škole. U Aprilskom ratu 1941. godine bio na dužnosti komandanta pred rat neposredno formiranog 2. lovačkog puka u činu pukovnika. U toku borbenih dejstava držao se pasivno i napustio redove Jugoslovenske vojske. Prešao u vazduhoplovstvo marionetke NDH gde je u istom činu bio na službi od 1941. do oktobra 1943. kada je avionom FL-3 preleteo u partizane. Postavljen na dužnost načelnika Vazduhoplovnog odeljenja VŠ NOV i POJ u istom činu, da bi 1. septembra bio unapređen u čin general-majora. Komandant Vazduhoplovstva postao je 29. oktobra 1944. i tu dužnost je vršio do 1. oktobra 1946. U diplomaciji do 1948. godine kada je vraćen u vojsku.

1946-1948 bio je u političkom meniju.

2) 1946-1966 Zdenko M. Ulepić (Ljubljana 1906-Beograd 1988). Završio Vojnu akademiju vojske Francuske u SSSR, gde je završio i vazduhoplovnu izviđačku i pilotiku školu. U toku Aprilskog rata kao major komandovao je vazduhoplovnim izviđačkom grupom. U periodu 1941-1943. bio u ratnom zarobljenstvu. Posle kapitulacije Italije u oktobru 1943. pridružio se partizanima u Sloveniji. Od 1944. godine na službi u Vazduhoplovnom odeljenju VŠ NOV i POJ kao potpukovnik. Od kraja avgusta 1944. do februara 1945. u SSSR-u predvodio grupu vazduhoplovaca na školovanju kao pukovnik. Od tada vraćen u Jugoslaviju i postavljen na dužnost načelnika štaba GVD. Posle rata 5. avgusta na dužnosti načelnika štaba vazduhoplovstva JA, a od 1. oktobra 1946. na dužnosti komandanta vazduhoplovstva. Na dužnosti komandanta vazduhoplovstva neprekidno do 30. aprila 1965. u činu je unapređen u čin general-majora (1945), general-lajtnanta (1947), general-pukovnika (1956). U periodu 1962-1965 vršio i dužnost pomoćnika DSNO za RV i PVO. Penzionisan aprila 1966. godine.

3) 1965-1970 Viktor F. Bubani (Fuzine, Rieka 1918-Beograd 1972). Završio srednju školu, posle čega je postao aktivan član Komunističke partije. Krajem 1940. godine završio je Školu rezervnih oficira u Pančevu i u sastavu jedne izviđačke eskadrile učestvovao u Aprilskom ratu 1941. godine. Novembra iste godine pristupio partizanskom pokretu. U toku rata komandovao brigadom. Upućen je na školovanje u SSSR 1944, odakle se vraća septembra

1945. kao politički komesar 1. Jugoslovenskog 254. lovačkog puka. Unapređen je u čin general-majora 1948. godine. Bio je komandant 37. vazduhoplovne divizije, 3. avio-korpusa (na toj dužnosti unapređen u general-potpukovnika 1955), načelnik vazduhoplovno-štabne uprave KRV, pomoćnik komandanta RV i PVO za pozadinu. Od 30. aprila 1965. do 5. januara 1970. u činu general-pukovnika komandovao je RV i PVO i ujedno bio pomoćnik DSNO (SSNO) za RV i PVO. Od 5. januara 1970. do smrti 15. oktobra 1972. bio je načelnik Generalštaba INA.

4) 1970-1972 Milan M. Sinović (Vukovar, Kraljevina 1917-Beograd 1988). Do Drugog svetskog rata završio vazduhoplovnu podoficirsku školu u Petrovaradinu i bio pilot u činu narednika. Stupio u partizanske redove novembra 1941. i posle mesec dana postao član Komunističke partije. U stroju na formiranju 1. proleterske brigade. Bio na raznim komandnim položajima zaključno sa komandantom 1. vazduhoplovne baze aprila 1944. Od formiranja štaba vazduhoplovstva 29. oktobra 1944. na čelu Personalnog odeljenja i vršilac dužnosti političkog komesara. Posle rata služio u Vite vazduhoplovne akademije u SSSR, načelnik i odeljenja Komandanta JRV, komandant 37. vazduhoplovne divizije, načelnik štaba 3. avio-korpusa, direktor Jugoslovenskog aerotransporta, načelnik IV uprave KRV, pomoćnik komandanta RV i PVO, načelnik štaba komande RV i PVO. U periodu od januara 1970. do jula 1972. bio je komandant RV i PVO i ujedno pomoćnik SSNO za RV i PVO. Zatim na dužnosti u SSNO do penzionisanja. Unapređen u čin general-majora 1957, general-potpukovnika 1959, a u general-pukovnika 1970. Umro je u Beogradu.

5) 1972-1974 Enver H. Čemalović (Mostar 1913-1995). Pre Drugog svetskog rata završio srednju školu u Zagrebu, gde je postao član Komunističke omladine (SKOJ). Završio školu za rezervne oficire-pilote u Pančevu. Član KPJ od oktobra 1941. a u partizanima od proleća 1942. Bio je komandant bataliona, odreda i brigade, da bi po stupanju u vazduhoplovstvo postao politički komesar 42. vazduhoplovne divizije (1945). Posle rata bio je komesar 2. (37. vazduhoplovne divizije) i načelnik štaba komande RV i PVO, načelnik štaba komande RV i PVO i od jula 1972. do juna 1979. komandant RV i PVO. U čin general-majora unapređen 1959, general-potpukovnika 1965 i general-pukovnika 1973.





PERCIVAL PROCTOR MK 3	1945-1948	2
AVRO ANSON MK VI	1945-1948	1
DE HAVILLAND DH 82 TIGER MOT	1945-1948	24
NORODYN HARVARD MK IIB	1945-1960	11
SUPERMARINE SPITFIRE MK VC	1945-1952	16
SUPERMARINE SPITFIRE MK IVC	1945-1952	5
HAWKER HURRICANE MK IVRP	1945-1952	19
FAIRCHILD UC 61 ARGUS	1945	1
JUNKERS JU 87D STUKA	1945	1
FOCKE WULF FW 190 A-8	1945	1
DUGLAS C-47 DC-3B	1945-1952	6
DFS 230	1945	1
JUNKERS JU-W-34HD	1945-1952	2
SAVOIA MARCHETTI S.79-I	1945-1946	1
KOCH 2 ARSK B 100	1945-1946	6
PVT	1945-1947	2
FIZIR FN	1945-1948	20
CONSOLIDATED B-24 LIBERATOR	1945-1946	—
CONSOLIDATED B-24 LIBERATOR	1945-1947	2
NORTH AMERICAN P-51D MUSTANG	1945	25
PARADO AR 96	1945	—
SUNOV I-2 I-3	1945-1952	20
SUPREMACY SC-2	1945-1953	6
FEJLJAKOV UT-2 T	1945-1954	22
PETLIAKOV UPE 2	1945-1954	9+6
JAKOVLEV UT-2M	1945-1956	30
IKARUS AERO-2B	1946, 1948-1959	30
IKARUS 211	1946-1959	2
JAKOVLEV IAK 9D/M	1947	1
KAB 11 FAZAN	1947-1959	30
BENEŠ-MRAZ K-65A ŠČAD	1947-1959	20
JAKOVLEV IAK 9P	1947-1957	30
ME 109	1947-1959	—
MESERSCHMIT BF 109G2/6/10	1948-1952 (1954?)	—
MESERSCHMIT BF 109G-12 UME	1948-1952 (1954?)	15
IKARUS AERO-2C	1948-1959	30
UTVA 251 BC3 TROJKA	1948	2
UTVA 212	1948-1959	30
UTVA 213	1948-1961	2
IL-10	—	—
IKARUS 232 PIONIR	1948-1952	—

IKARUS AERO-2D DE	1949-1959	67+14
IKARUS AERO-2E	1949-1959	4
IKARUS AERO-2F M. MARAC	1949-1959	25
IKARUS AERO-2H	1949-pre 1959	4
IKARUS AERO-2HE	1949-1958	39
IKARUS 49A	1949-1957	40
IKARUS 214 PROTOTIP	1949	1
IKARUS 215	1951-1957	1
IKARUS 451	1951-1957	1
IKARUS 502D	1951	—
IKARUS 214	1951 (1958)-1967	20
AVRO ANSON T MA 1	1951-1959	6
AVRO-CANADA ANSON MK V	1951-1959	—
AIRSPED AS 10 OXFORD MK I-B	1951-1959	3+2
SHORT SEALAND	1951-1962	2
DE HAVILLAND MOSQUITO NF MA 3H	1951-1960	60
DE HAVILLAND MOSQUITO FB MA 6	1951-1963	77
DE HAVILLAND MOSQUITO T MK 3	1951-1963	3+8
REPUBLIC F-4D THUNDERBOLT	1951-1961	150
IKARUS 49C	1952-1961	112
IKARUS 451M	1952-1959	1
LOCKHEED T-3A	1953-1977	25
REPUBLIC F-4D THUNDERBOLT	1953-1974	240
IKARUS 451M	1953	—
IKARUS 451M	1953-1976	3
DE HAVILLAND DH 104 DOVE BR	1953-1970	2
JAKOVLEV IAK 23	1953	—
MILVUS	1953	—
WESTLAND S-51 MK 1B	1953-1960	20
DE HAVILLAND OF CANADA DHC 2 BEAVER	1954-1974	5
IKARUS 451M ZOLTA	1954-1965	—
IKARUS SOKO 522	1954-1965	112
UTVA AERO-3A B	1955-1970	11
IKARUS AERO-3	1955-1972	140
LOCKHEED F-105	1955-1967	1
LOCKHEED RT-33A	1955-1975	4
CANADAIR CL-13 MK4 F 66E SABRE	1956-1971	121
IKARUS F-451MM STRSLIEN I	1956-1964	—
IKARUS F-451MM STRSLIEN I	1956-1972	5
WESTLAND S-55 HAR 1,2,471	—	—
IKARUS 451MM MATICA	1957-1961	—

2. Proizvedeno 25 posle povlačenja iz operativne upotrebe (reintegrirano) 1954.

3. Proizvedeno 6 posle povlačenja iz operativne upotrebe (reintegrirano) 1954.

4. Reintegrirano u 1954.

KARLS 145MM STRLEN II	1957-1963
POLLAND GNAT MK I	1958-1963
DRUGLEAS DC 6B	1958-1973
ALCANTARA BEL 47 C-1	1960-1976
WESTLAND (SOKO) S-55 MK-5	1960-1975
WESTLAND (SOKO) S-55 MK-7	1960-1975
MIL MI-4	1960-1977
CHIFFRE TV 2	1961-1974
NORTH AMERICAN F-86D SABRE	1961-1974
SOKO G-2 GALEB (N-60)	1961 (1965)-1999
MIKOJAN MIG-21P (L 14)	1962-1980
SOKO KRAU (L 20)	1962-1974
UTVA 60AF	1964-1974
UTVA 60H	1964-1974
SOKO J-1 JASTREB (J-21)	1965 (1970)-1994
MIKOJAN MIG-21C (L 14)	1962-1994
UTVA 66 (V 51)	1966 (1971)-1999
MIKOJAN MIG-21PFM (L 14)	1962-1974
J. LUSIN 1181	1967-1975
ZINZ SOKO N-6	1968-1988
ALCANTARA BEL 47 C-1	1968-1984
AEROSPATIALE SA-340A (V-52) II	1968-1974
ALCANTARA BEL 47 C-1	1968
SUD AVIATION CARAVELLE VIN	1969-1974
WSK V-2 (MIL MI-2) (HT-41)	1969-1984
MIKOJAN MIG-21P (L 14)	1970-1974
MIKOJAN MIG-21C (L 14)	1971-1994
SOKO J-2 JASTREB (J-21)	1971 (1973)-1994
ALCANTARA BEL 47 C-1	1971
UTVA 66H (V-52)	1971-1979
ANTONOV AN-26	1972-1980
AEROSPATIALE SA-341H/G GAZELLE (H-42)	1973
SOKO NJ-21 JASTREB	1973-1974
KAMOV KA-28 (HP-46)	1974-1999
SOKO J-22 ORAO (prototype)	1974-1983
BOEING B-727 200	1975-1983
CHIFFRE TV 2	1975-1983
CHIFFRE TV 2	1975
SOKO NJ-22 ORAO	1976
AN-26	1976
WSK F-21 AN-26	1976
ANTONOV AN-26 (L 14)	1976
CAP-21 SR-71	1976-1984
UTVA 66 (V-52)	1976 (1980)->

MIKOJAN MIG-21P (L 14)	1976	120
MIKOJAN MIG-21C (L 14)	1976->	27
SOKO G-4 GALEB (N-62)	1978 (1982)->	7
SOKO GAZELA (H-40/H5, HN-42)	1979->	18
AMD-BA FALCON 50	1980-1994/5	1
MIL MI-4 PI-HP 44	1980-1994	4
SOKO J-22 ORAO	1981->	26
CANADAIR CL-215	1981-1994	6
SOKO J-22 ORAO	1981	27
UTVA LASTA (N-63)	1981	2+6
UTVA 76	1985	1
SOKO NJ-22 ORAO	1986->	21
SOKO SA-342 (H-45/HN-45)	1986->	15
MIKOJAN MIG-21B (L 14)	1987->	2
MIKOJAN MIG-29 (L 18)	1987->	14
KAMOV KA-28 (HP-46)	1987-2000	2
BOEING 707-320C	1991-1997	1
MIDOC 9	1991-1992	1
BOEING 727-200	1991-1992	1









## Prilog 6

### JEDINICE RV i PVO 1942–1992.

**Komanda RV i PVO (1959–2002)** Formirana 1945. na operativnom nivou i imala u njenom sastavu tri vazd. divizije i vazd. oblasne/tehničke komande. Od 1950. formira se prvi a od 1953. i drugi korpus. Preuzimaju divizije, zone i samostalne jedinice prethodnih komandi. Posle 1949. i 1954. uspostavljaju sistem pet vazduhoplovnih komandi. Od 1964. do 1986. godine u okviru ovog vida nalaze se dva korpusa, dve divizije PVO, jedna brigada za podršku RM i samostalne jedinice. U 1986. godini vid organizovan u 1. korpusa (baza) i komanda Varske Jugoslavije. Naredbom od 9. juna 1992. prelazi se na organizaciju dva korpusa (vazduhoplovni i PVO).

VP 43018 do 1948, a zatim 8115 (ratna vp 10257, r) 3553, Zemun.

#### AZDRIJENI JEDINICE

##### 1. Korpus u JNA (1950–1959; 1964–1992)

**3. mešoviti avijacijski korpus** od 1953. 3. vazduhoplovni korpus (VP 3780, ratna 10713, broj rj 4596) – formiran (u toku 1950) prema naredbi od 24. jula 1949. i sa komandom u Zagrebu. U njegov sastav ulaze 1. i 2. vazduhoplovna i vazduhoplovno-tehnička divizija (kasnije zona). Uglavnom zadržavaju isti sastav postojao je do sredine 1959. Tada je prema planu Drvar rasformiran po naredbi od 27. juna 1959. Komandanti: Vlado Matetić, Viktor...

**7. vazduhoplovni korpus** (VP 6540) – formiran u skladu sa nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. odnosno KIRV od 22. februara 1953. sa komandom u Zemunu. U njegov sastav ulaze 29, 39 i 44. vazduhoplovna divizija i 48. vazduhoplovna zona. Uglavnom zadržavajući isti sastav postojao je do sredine 1959. Tada je prema planu Drvar rasformiran po naredbi od 27. juna 1959. Komandant general Božo Lazarić.

**1. vazduhoplovni korpus** (VP 7833) – formiran prema naredbi od 8. maja 1964. u okviru reorganizacije... komande i pripajanjem drugih jedinica na istoku države. U njegov sastav ulaze jedinice na aerodromima Batajnica, Ladevci, Niš, Skoplje, Priština... Sa komandom u Zemunu, prema nar. od 25. decem-

bra 1967. prelazi u Niš. Po naredbi iz februara 1986. preimеноvan u 3. korpus RV i PVO. Komandanti: Dušan Vlašević (1964–68), Ljubica Čurguz (1968–73), Stevan Ruglić (1973–78), Borivoje Petković (1978–84), Stevan Ruglić (1984–86).

**5. vazduhoplovni korpus** (VP 5551) – formiran prema naredbi od 8. maja 1964. u okviru reorganizacije Drvar 2 sa komandom u Zagrebu. Korpus je nastao preformiranjem 5. vazduhoplovne komande i pripajanjem drugih jedinica na zapadnoj strani države. U njegov sastav ulaze jedinice na aerodromima Pleso, Lučko, Cerklje, Bihać, Pula i Zemunik. Od februara 1986. nosi naziv 5. korpus RV i PVO. Svojom teritorijom pokriva severozapadno vojstvo do kraja postojanja jedinice 5. ko u borbenim dejstvima od kraja juna 1991. U toku borbenih dejstava, septembra 1991. komanda 5. ko prešla na aerodrom Bihać (prema nar. od 10. oktobra 1991) teritorijama nadležnost i sastav se postepeno smanjivali zbog napuštanja jedinica RV teritorije Slovenije i Hrvatske. Komanda i jedinice korpusa trebalo je da formiraju 2. korpus RV i PVO, međutim do šire realizacije ovog naređenja nije došlo. Korpus (pominje se i kao 5. OG) prestao da postoji 12. maja 1992. povlačenjem snaga iz BiH, a njegove jedinice ušle delom u sastav VRS, odnosno VJ. Komandanti: Viktor Bubary (1964–70), Enver Čemalović (1970–72), Radoje Ljubičić (1972–83), Nikola Benić (1983–jun 85), Džedij Žvičev (zastupa k-ta jun 1985 – poč. 1986), Zvonko... Marian Rožić (1990–1991), Ljubomir Bajić (2. jul 1991–1992).

**1. korpus RV i PVO** (VP 9513, rvp 10225, rj 2281) U skladu sa novom trojnom organizacijom korpusa formiran 28. februara 1986. nastao preformiranjem 11. divizije PVO sa komandom na Banici – Beograd. U njegov sastav ušle sve jedinice na centralnom vojstvu, i to u vazduhoplovnim garnizonima Batajnica, jedinice 1. ko u borbenim dejstvima od kraja juna 1991. Usled borbenih dejstava deo jedinica korpusa napuštao garnizone i prebazičio do maja 1992. na teritoriju SR Jugoslavije. Njegova komanda preformirana juna–avgusta u Korpus PVO VJ. Komandant...

**1. korpus RV i PVO**  
Komanda i jedinice...

1986. preimеноvanjem od 1. VaK. Korpus je pokriva... (Pristina, Ladevci, Golubovci). Neke jedinice 3. ko u borbenim dejstvima od kraja juna 1991. upućivane kao pomoć drugim korpusima. Po naređenju od 20. januara 1992. u sastavu 2. korpusa RV i PVO trebalo je da se rasformira. Juna 1992. rasformiran u... korpus VI. Komandanti: general Marko Kulic...

**2. korpus RV i PVO** – formiran naredbom SSNO, 20. januara 1992. Trebalo je da se formira od preostalih jedinica 5. ko RV i PVO, koje su se povukle na teritoriju Srpske Krajine ili u Bosnu i Hercegovinu, kao i od jedinica 1. korpusa koje su bazirale u Crnoj Gori i BiH. Komanda korpusa u Rajlovu (vp 3408, rvp 13462, rj 7350) U ratnoj realnosti 5. ko je nastavio funkcionisanje do sredine maja 1992.

##### 2) Vazduhoplovne komande (1959–1964)

**1. vazduhoplovna komanda** (VP 7833) – formirana u skladu sa novom organizacijom RV i PVO, prema planu Drvar, 27. juna 1959. Nastala preformiranjem 44. vazduhoplovne divizije, sa komandom na a. Batajnica. Obuhvatala jedinice na aerodromima Drvar 2, preformirana 2. maja 1964. u 1. vazduho-

**1. vazduhoplovna komanda** (VP 2644) – formirana 13. novembra 1959. u skladu sa novom organizacijom RV i PVO, a prema planu Drvar, od 27. juna 1959. Nastala preformiranjem 39. vazduhoplovne divizije, sa komandom na a. Skopje Petrovac. Obuhvatala jedinice na skopskom i niškom aerodromu. Rasformirana prema planu reorganizacije RV Drvar 2, a njene jedinice ušle u sastav 1. vazduho-

**5. vazduhoplovna komanda** (VP 5551) – formirana u skladu sa novom organizacijom RV i PVO, prema planu Drvar, 27. juna 1959. Nastala preformiranjem 32. vazduhoplovne divizije, sa komandom na a. Pleso. Obuhvatala jedinice na aerodromima Pleso i Cerklje. Prema planu reorganizacije RV Drvar 2, preformirana 2. maja 1964. u 5. vazduhoplovni kor-

**7. vazduhoplovna komanda** (VP 7525) – formirana u skladu sa novom organizacijom RV i PVO, prema planu Drvar, 27. juna 1959. Nastala preformiranjem 37. vazduhoplovne divizije, čija je komanda prebazirala sa aerodroma Cerklje u Rajlovac. Obuhvatala jedinice na aerodromima Rajlovac i Tuzla. Prema planu reorganizacije RV Drvar 2, rasformirana 2.

**9. vazduhoplovna komanda** (VP 1776) – formirana

u skladu sa novom organizacijom RV i PVO, prema planu Drvar, 27. juna 1959. Nastala preformiranjem 21. vazduhoplovne divizije, čija je komanda prešla sa a. Zemunik na a. Mostar. Obuhvatala jedinice na a. dva aerodroma i u hidrobari Divulje. Prema planu reorganizacije RV Drvar 2, rasformirana 2. maja 1964. Komandant Radoje Ljubičić.

##### 3) Divizije PVO 1964–1986

**11. divizija PVO** (VP 7710) – formirana 25. jula 1966. preformiranjem 1. zone PVO. Komanda divizije u Beogradu (Banica) i nadležna za PVO istočnu polovinu države. Sastavljena od 1–2. lovačka puka, 1–2. raketa puka, 1. puk VOJIN i drugih manjih jedinica. U toku postojanja bila samostalna pa potčinjena 1. VaK-u, prema nar. iz novembra 1976, koja je izvršena 1978. i do 1986. u sastavu ovog korpusa. Njena komanda februara 1986. preformirana u 1. ko RV i PVO. Komandanti: Ljubica Čurguz (25. jul 1966–avgust 1968), Stevan Ruglić (avgust 1968–29. jun 1970), Bojan Savnik (29. jun 1970–septembar 1971), Radovan Srećković (septembar 1971–26. jun 1972), Ismet Kwenović (26. jun 1972–27. septembar 1976), Aleksa Ratić (27. septembar 1976–oktobar 1979), Branko Gajević (oktobar 1979–7. septembar 1981), Božidar Stefanović (7. septembar 1981–28. februar 1986).

**15. divizija PVO** (VP 1572) – formirana 25. jula 1966. preformiranjem 5. zone PVO. Komanda divizije u Plesu a prema nar. od 13. juna 1969. u Zagrebu; nadležna za PVO zapadne polovine države. Sastavljena od 1. lovačkog puka, 1–2. raketa puka, 1. puka VOJIN i drugih manjih jedinica. U toku postojanja bila samostalna i potčinjena 5. VaK u Njena komanda februara 1986. preformirana u 1. ko RV i PVO. Komandanti: Zivan Mirdetec.

**13. divizija PVO** (VP 7843, rvp 1.080, rj 4164) – formirana po naređenju od 20. januara 1968. sa komandom u Skoplju. Samostalna i pod 1. VaK. U njenom sastavu 1. lovački puk, bataljon VOJIN i manje jedinice. Nije uspela da se razvije u jedinicu jačine ostalih divizija PVO. Rasformirana, prema nar. od 14. septembra 1972, u toku 1973, a njenu ulogu preuzela

##### 8) VAZDUHOLOVNE JEDINICE

##### 1. Vazduhoplovne divizije 1944–1959

**11. vazduhoplovna lovačka divizija** – formirana 29. decembra 1944. u okviru sovjetske 236. lovačke divizije, čija je sredstva potpuno preuzela maja 1945.



Sastojala se od 111, 112 i 113. lovačkog puka. U prvoj polovini 1945. reorganizacijom vazduhoplovstva augusta 1945. pretformirana u 1. vazduhoplovnu diviziju u okviru 8. armije. Komandanti: Arsenije Boljević, politički komesar: Enver Čemalović.

42. vazduhoplovna jurišna divizija – formirana decembra 1944. u okviru sovjetske 10. gardijske jurišne divizije, čija je sredstva potpuno preuzela maja 1945. Sastojala se od 421, 422 i 423. jurišnog puka. U prvoj polovini 1945. reorganizacijom vazduhoplovstva augusta 1945. pretformirana u 2. vazduhoplovnu diviziju u Zagrebu. Komandanti: Jevrem Bilić, politički komesar: Enver Čemalović.

1. vazduhoplovna divizija (VP 71264; mešovita 1945–1947, jurišna 1947–1948) – formirana prema naredbi od 3. avgusta 1945. od 11. vid. na komandnom u Skoplju. U prvom sastavu divizije 111, 421 i 554. avijacijski puk. Prema preformaciji sredinom 1948. preimenovana u 29. vazduhoplovnu jurišnu diviziju. Komandanti: Arsenije Boljević, Mirko Šćepanović, Ilija Zelenika, Politički komesar: Dragoman Radović.

2. vazduhoplovna divizija (VP 33578; mešovita 1945–1947, jurišna 1947–1948) – formirana prema naredbi od 3. avgusta 1945. od 42. vid. na komandnom u Zagrebu. U prvom sastavu divizije bili su sledeći pukovi: 113, 422 i 423. avijacijski puk. Prema preformaciji sredinom 1948. preimenovana u 37. vazduhoplovnu jurišnu diviziju. Komandanti: Jevrem Bilić, Viktor Duban, Politički komesar: Enver Čemalović, Stanu Bobnar.

3. vazduhoplovna lovačka divizija (VP 87153) – formirana prema naredbi od 3. avgusta 1945. na komandnom u Mostaru. U sastavu divizije 112 i 254. avijacijski puk. Zbog krize na severozapadu države, divizija se preselila u Novi Sad (proleće 1946). Ljubljani (leto–jesen 1946), zatim se ponovo vraća u Mostar (zima 1946–1947). I ponovo odlazi preko Novog Sada za Ljubljani (1947) i Cerklju (1947–1948). Avioni divizije oborili su dva američka transportna aviona C-47 u avgustu 1946. nad severozapadnom Slovenijom. Prema preformaciji sredinom 1948. preimenovana u 44. vazduhoplovnu jurišnu diviziju. Komandanti: Petar Radević, Hinko Šotić, Politički komesar: Vukota Radović, Svetozar Radović.

4. vazduhoplovna bombarderska divizija (VP 14828) – formirana prema naredbi od 3. avgusta 1945. na komandnom u Somboru. U prvom sastavu divizije bili su sledeći pukovi: 41 i 42. a od 194. godine i 43. avijacijski puk. Prema preformaciji sredinom 1948. preimenovana u 32. vazduhoplovnu jurišnu diviziju. Komandanti: Božo Lazarević, Sava Poljanec, politički komesar: Radoslav Jović, Branko Vuković.

Vazduhoplovna školska divizija – formirana u

formirana u okviru Vazduhoplovnog vojnog odeljenja na komandnom u Pančevu i da objedini sva četiri školska puka. Pomanje se samo u jesen 1945.

5. vazduhoplovna lovačka divizija (VP 46217) – formirana aprila 1947. od dva izdvojena lovačka puka (111, 113) na komandnom u Skoplju, radi lovačke zaštite južnog fronta. Prema preformaciji sredinom 1948. preimenovana u 39. vazduhoplovnu jurišnu diviziju. Komandanti: Petar Radević, Ilija Zelenika.

1a) Vazduhoplovne divizije posle preimenovanja 1948.

29. vazduhoplovna divizija (VP 1375, rvp 11287, rj 1599; jurišna 1948–1954, lovačko-bombarderska 1954–1959) – nastala preimenovanjem 1. vid. Komanda divizije u Nisu, u sastavu 81, 107 i 150 avio-puk i 161 vb. Samostalna do 1953, kada ulazi u sastav 7. vak. Prema planu Drvar od 27. juna 1959. divizija rasformirana do kraja te godine, a njene jedinice ušle u 3. vak-du. U skladu sa nac. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvijala 615. avio i avio za potrebe 9. armije KoV (od 1950. 13. korpusa). Komandanti: Ilija Zelenika, Enver Čemalović, politički komesar: Dragoman Radović.

32. vazduhoplovna divizija (VP 5551, bombarderska 1948–1957, lovačka 1957–1959) – nastala preimenovanjem 4. vid. Komanda divizije u Somboru (1948) i zatim u Borongaju, prema MNO pov. br. 2387 od 17. decembra 1951. u Plesu do rasformiranja. U sastavu 40, 88 i 109. avio-puk i 151 vb. Samostalna do 1950, kada ulazi u sastav 3. vak. Prema planu Drvar od 27. juna 1959. pretformirana u 5. vak-du. Komandanti: Sava Poljanec, August Cajnko, Radoslav Jović, Politički komesari do 1953: Urošica Vuković, Ivan Dobinar, Novak Matusek.

37. vazduhoplovna divizija (VP 7525, ratna vp 12509, broj rj 1656; jurišna 1948–1954, lovačko-bombarderska 1954–1959) – nastala preimenovanjem 2. vid. Komanda divizije u Borongaju (Zagreb) 1948–1951, a potom u Cerklju 1951–1959. U sastavu divizije 96, 111 i 138 avio-puk i 474 vb. Samostalna do 1950, kada ulazi u sastav 3. vak. Prema planu Drvar od 27. juna 1959. komanda divizije pretformirana u 7. vak-du u Rajkovcu, a preostale jedinice ušle u sastav 5. vak-de. U skladu sa nac. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvijala avio za potrebe 12. armije KoV (od 1950. 11. korpusa). Komandanti: Viktor Radević, politički komesar: Vukota Radović, Svetozar Radović.

39. vazduhoplovna divizija (VP 2644, ratna vp 11007, rj 2357; lovačka 1948–1952, lovačko-bombarderska 1953–1959) – nastala preimenovanjem 5. vid. u Skoplju. Samostalna do 1953, kada ulazi u sastav 7. vak. U sastavu 94, 116 i 198 puk, kao i 161 vb. Prema

planu Drvar od 27. juna 1959. divizija pretformirana u 3. vak-du. U skladu sa nac. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvijala avio za potrebe 8. armije KoV (od 1950. 19. korpusa). Komandanti: Ilija Zelenika, Petar Radević, Nikola Lekoć, Dva Zelenika, Politički komesari do 1953: Arsto Bosanac, Radoje Ljubičić, Aco Babic.

44. vazduhoplovna divizija (VP 885, ratna vp 2287, broj rj 1689; lovačka 1948–1953, lovačko-bombarderska 1953–1957) – nastala preimenovanjem 3. vid. u Cerklju, gde bazira 1948–1949, zatim prelazi u Zeman (1949–1951) i potom u Batunaci, od 1951. do rasformiranja. Samostalna do 1953, kada ulazi u sastav 7. vak. U sastavu 103, 117 i 204. puka, kao i 177. vb. U skladu sa nac. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvijala avio za potrebe 10. armije KoV (u 1950. 23. korpusa). Prema planu Drvar od 27. juna 1959. divizija pretformirana u 1. vak-du. Komandanti: Hinko Šotić, Muhajlo Nikolić, Nikola Lekić (1953–1959); Politički komesari do 1953: Svetozar Radović, Aristo Bosanac.

21. vazduhoplovna mešovita divizija (VP 1776, – formirana 29. novembra 1949. u sklopu proširenja formacije IRV Samostalna do 1950, kada ulazi u sastav 5. vak. U sastavu 103, 117 i 204. puka, kao i 177. vb. Prema planu Drvar od 27. juna 1959. divizija pretformirana u 9. vak-du u Mostaru. Komandanti: August Cajnko, Blazo Kovačević, Radoslav Jović, Aristo Bosanac, Svetozar Radović, Politički komesari do 1953: Vukota Radović, Petar Žarković.

## 2) Avijacijski pukovi – brigade

### 2a. formirani 1944 – 1948

1. jugoslovenski vazduhoplovni lovački puk (1. jugoslovenski izrebitelni avioni polk) – formiran 14. oktobra 1944. u lovačkom odeljenju u Krasnodaru (SSSR), od jugoslovenskih-partizanskih vazduhoplovaca i izrebitelnih aviona naroda u zemljama i prebazi u Jugoslaviju, na a. Zeman 14. septembra 1945. Dva dana kasnije preimenovan u 254. vlp. Komandanti: Vukota Radović, Svetozar Radović.

422. vazduhoplovni jurišni puk (VP 36354) – formiran 4. decembra 1944. u Novom Sadu, u okviru sovjetskog 166. gšap-a. Osamostaljen potpuno od sovjetskog dubljorstva u maju 1945. Naoružan avionom tipa Il. 2. Ratna baziranja: Novi Sad – Klenak – Madarmečke – Pleso (od 25. maja 1945. nadalje). Bio u sastavu 42. vid, zatim 2. vid od avgusta 1945. do pretformiranja 1948. kada je preimenovan u 111. jurišni puk. Komandanti: Krsto Lakoćević, Hinko Šotić, politički komesar: Vukota Radović.

423. vazduhoplovni jurišni puk (VP 37275) – formiran 9. decembra 1944. u Rumi, u okviru sovjetskog 167. gšap-a. Osamostaljen potpuno od sovjetskog dubljorstva u maju 1945. Naoružan avionima

tipa Il-2. Ratna baziranja: Ruma – Gospodinci – Bački Brestovac – Ilinovac – Velika Gorica/ Pleso – Ljubljana (od 28. maja 1945) a nešto kasnije vraćen na Pleso gde daje bazaru. Bio u sastavu 42. vid, zatim 2. vid od avgusta 1945. do pretformiranja 1948. kada je preimenovan u 96. jurišni puk. Komandanti: Aristo Bosanac, Milan Marjanović, Branko Vuković, Aleksandar Radicević, Vlado Bakarić, Ilija Zelenika, Luka Popov, Luka Stojanović Muratov.

113. vazduhoplovni lovački puk (u periodu 1947–1948: VP 46217/?) Formiran 15. decembra 1944. u Rumi, u okviru sovjetskog 267. gšap-a. Osamostaljen potpuno od sovjetskog dubljorstva u maju 1945. Naoružan avionima tipa Jak-1, kasnije Jak-3. Ratna baziranja: Ruma – Bački Brestovac – Ilinovac – Velika Gorica/ Pleso. U Ljubljani od 18. maja 1945. Puk bazirao u leto 1946. u Cerklju. U martu 1947. prebazi za Skoplje, a zatim od 18. juna od 21. septembra 1947. bazira u Tirani u Albaniji. Bio u sastavu 11. vid, zatim 2. vid od avgusta 1945. do aprila 1947, zatim u sastavu 5. vid (april 1947–1948). U sklopu reorganizacije 1948. preimenovan u 116. jurišni puk. Komandanti: Hinko Šotić, Svetozar Radović, Nikola Lekić, Ilija Zelenika, Spasen Zarićević, Politički komesar: Dragoman Radović, zatim Sava Poljanec, Miroslav Miroslav.

421. vazduhoplovni jurišni puk (VP 36942) – formiran 20. decembra 1944. u Lačarku, u okviru sovjetskog 165. gšap-a. Osamostaljen potpuno od sovjetskog dubljorstva u maju 1945. Naoružan avionima tipa Il-2. Komanda baziranja: Lačarak. Komesari: – Zeman – Nadalj – Bački Brestovac – Sombor – Lačarak, na posebnom avio-grupu u Rajkovcu u maju 1945. Od 28. maja 1945. u Skoplju, a kasnije 1945. prelazi u Nis gde bazira na dalje. Bio u sastavu 42. vid, zatim kratko u 11. vid i po njenom formiranju u 2. vid od avgusta 1945. do pretformiranja 1948. kada je preimenovan u 107. jurišni puk. Komandanti: Aristo Bosanac, Dragoman Radović, Politički komesar: Vinko Sever.

111. vazduhoplovni lovački puk (u periodu 1947–1948: VP 46217/?) – formiran 25. decembra 1944. u Novom Sadu, u okviru sovjetskog 117. gšap-a. Osamostaljen potpuno od sovjetskog dubljorstva u maju 1945. Naoružan lovcima tipa Jak-1m i kasnije Jak-3, zatim od 1947. i sa Jak-9, a od 1948. sa Jak-9P. Ratna baziranja: Novi Sad – Kupusina kod Sombora. Prelazi u Skoplje od 15. maja 1945. Bio u sastavu 11. vid, zatim 1. vid od avgusta 1945. do aprila 1947. zatim u sastavu 5. vid (april 1947–1948). U sklopu reorganizacije 1948. preimenovan u 94. jurišni puk. Komandanti: Ljubomir Popadić, Muhajlo Nikolić, Milan Marjanović, Gojko Grubor, Politički komesari: Milan Zrilić, Čiro Begović.

112. vazduhoplovni lovački puk (VP 88967) – formiran 25. decembra 1944. u Velikim Radincima, u okviru sovjetskog 118. gšap-a. Osamostaljen potpuno



no od sovjetskog dubljorstva u maju 1945. Naoružan lovcima tipa Jak-1m i kasnije Jak-3 (od jeseni 1945), Jak-9 (1947) i Jak-9P (početak 1948). Ratna baziranja: Veliki Radinci – Nadalj – Klenak – Mađar-mečke-Lučko (od 17. maja 1945), zatim prelazi na Pleso do kraja maja, u Ljubljani od 31. maja i ponovo na Pleso od avgusta 1945. U sastavu 11. i 42. divizije, a od avgusta 1945. u okviru 3. vld u Mostaru od septembra 1945. Zbog krize na severozapadu države, puk se preselio u Novi Sad (proleće 1946), Ljubljani (leto-jesen 1946), zatim ponovo u Mostar (zima 1946–1947), preko Novog Sada i Ljubljane (1947) u Pulu (1947–1948). Preimenovan u 117. lovački puk 1948. Komandanti: Sava Poljanec, Đuro Ivanušević, Milo Čurčan, Srdanović, Đaković, Miroslav N. i dr. Niko Jukić. 1. lovčički komesar: Vjekoslav

2. jugoslovenski vazduhoplovni jurišni puk (2. jugoslovenski šturmovni avijacioni polk) – formiran 3. marta 1945. u jurišnom učilištu u Groznom (SSSR od jugoslovenskih-partizanskih vazduhoplovaca. Po završetku obuke naoružan jurišnicima Il-2 i prebaza u Jugoslaviju na a. Sombor 17. jula 1945, gde je zatim preimenovan u 554. vlp. Komandant: Mirko Šćepanović. Politički komesar: Vlado Bakarić

1. lovački puk – formiran 18. maja 1945. u Zadru od bivših 352 i 351. jugoslav. kvadrone RAF (1 i 2. eskadrila NOV) i mehaničarske čete. Naoružan avionima Spitfire, Mustang i dr. Preimenovan u 1. lovački puk 1. avgusta 1945. Tehnika upućena u komandu aerodroma Mostar i druge novelačke jedinice, a ljudstvo upućeno za formiranje 4. vld u Somboru. Komandant: Đuro Ivanušević, Politički komesar: Vjekoslav

554. vazduhoplovni jurišni puk (VP 90576) – preimenovan 2. jugoslovenski vlp od 17. jula 1945. na aerodromu Sombor, odakle preleće u Skoplje, a 1946. u Niš. Naoružan avionima tipa Il-2, u sastavu 11. vld, a od avgusta 1945. u sastavu 1. vld. Preimenovan u 81. jurišni puk. Komandanti: Mirko Šćepanović, Vuk Stanić. Politički komesar: Vjekoslav

1. vazduhoplovni transportni puk (VP 82281) – formiran u prvoj polovini avgusta 1945. preostavljenjem vazd. transportne grupe u puk na aerodromu Zemunik. Naoružan avionima Il-2 i dr. Preimenovan u 119. transportni puk 1948. Komandanti: Dimitrije Kovljanović, Vladimir Simić, Berislav Šupek

42. vazduhoplovni bombarderski puk (VP 18295) – formiran 27. avgusta 1945. u Somboru, naoružan avionima tipa Pe-2. U sastavu 4. vld do preimenovanja 1948. U 1946. pomnije se kao "školski" bombarderski puk. Preimenovan 1948. u 109. bombarderski puk. Komandanti: Sava Poljanec, Ivo Novak, Boris Jukić. Politički komesar: Vjekoslav

41. vazduhoplovni bombarderski puk (VP 16347) – formiran 28. avgusta 1945. u Somboru, naoružan sa Pe-2. U sastavu 4. vld do preimenovanja 1948. Preimenovan 1948. u 97. bombarderski puk. Komandanti: Biser Kraljević, August Čarba. Politički komesar: Vjekoslav

254. vazduhoplovni lovački puk (VP 90576) – preimenovan 2. jugoslovenski vlp od 17. septembra 1945. na aerodromu Zemunik. Naoružan avionima tipa Jak-3. U sastavu 3. vld. Zbog krize na severozapadu države, puk se preselio u Novi Sad (proleće 1946), Ljubljani (leto-jesen 1946), zatim ponovo u Mostar (zima 1946–1947), ponovo preko Novog Sada u Ljubljani (1947) i Cerklje (1947–1948). Preimenovan u 83. lovački puk. Komandanti: Petar Radević, Đorđe Kešeljević, Radovan Đaković, Radovan Kesić

1. vazduhoplovni školski puk (VP 28564 ml) – naređenje za formiranje doneto avgusta 1945, ali je puk formiran tek 1. novembra 1945 u Pančevu od trenajne eskadrile. Škole letaća u sastavu VVU imao četiri eskadrile, koje su od maja 1946. prebazirale na letelišta Omoljica (2), Kačarevo (3) i Kovin (4). Od novembra 1946. ima dve eskadrile. Naoružan školskim avionima tipa Po-2, UT-2, Aero-28/C i drugim tipovima. Preimenovan u 104. vlp 1948. Komandanti: Predrag Ulić, Svetislav Nečović, Politički komesar: Milan Stanić

2. vazduhoplovni školski puk (lovački) (VP 28564 ml) – formiranje puka naređeno avgusta 1945. Nastao preformiranjem Prve pukovnije škole (posle rasformiranja te škole u avgustu novi naziv 2. odeljenje za lovačku obuku) 12. septembra 1945 (prema drugim podacima 1. novembra) u Ečki, u sastavu 11. vld. Naoružan avionima tipa Jak-3 i dr. Preimenovan u 101. vlp 1948. Komandanti: Ivo Novak, Albin Starić, Kosta Lekoć, Politički komesar: Dušan Đurović, Čiro Begović, Stevo Tisma

3. vazduhoplovni školski puk (jurišni) (VP 28564 ml) – naređenje za formiranje dato avgusta 1945, ali je puk formiran tek 30. decembra 1946. u Kovinu, od 2. eskadrile 2. vlp. U sastavu VVU. Naoružan jurišnicima Il-2, Ut-2 kao i školskim avionima sovjetske i jugoslovenske proizvodnje. Puk imao dve eskadrile potom samo jedna. Preimenovan u 105. vlp 1948. Komandanti: Ivo Novak, Albin Starić, Kosta Lekoć, Politički komesar: Dušan Đurović, Čiro Begović, Stevo Tisma

4. vazduhoplovni školski puk (šturmanski) – predviđen za formiranje avgusta 1945. u okviru VVU u Pančevu. Formiran 1. februara 1946. od dela 1. vlp i komande VVU i nosio naziv 3. vlp (poslužbeni izviđački šturmanski), a od 6. avgusta 1946. naziv

4. vlp. Posle teškoća sa tehnikom i deusuriranjem profila jedinice preostao da postoji 1. decembra 1946. Komandant: Luka Kandić. Politički komesar: Saib Osmanbegović, Božo Radević

Izviđački puk (VP 94050) – formiran 18. maja 1947. u Mostaru, od aviona Spitfajer i Hariken iz ranijeg 1. lovačkog puka i aviona Harvard iz sastava VVU. Potčinjen direktno Komandi RV. U 1948. preimenovan u 103. izviđački puk.

43. vazduhoplovni bombarderski puk (VP ?) – formiran 3. novembra 1947. u Somboru (prema naređenju od 7. oktobra 1945) kao proširenje divizije pridošlim bugarskim avionima tipa Pe-2. U sastavu 4. vld do preimenovanja 1948. kada postaje 88. bombarderski puk. Komandanti: Drag Kraljević, Vjekoslav

Vazduhoplovni noćni bombarderski puk – formiran maja 1948. u Ljubljani. Naoružan avionima Po-2. Nekoliko meseci kasnije preimenovan u 184. plnb. Komandant: Biser Kraljević. Politički komesar: Vjekoslav

## Zbi Novonastanovljeni nazivi 1948

81. puk (jurišni 1948–53; lovačko-bombarderski 1954–61) – preimenovan 554. jurišni puk, VP 2586, ratna vp 11073, rj 3963. Naoružan avionima Il-2 do 1953, a zatim do 1961 sa F-47D. Bio je u sastavu 29. divizije (1948–59) i zatim 3. vak-de (1959–61). Rasformiran marta 1961, a na njegovom mestu neko kasnije formiran novi 81. ppa. Bazirao u Nišu u toku postojanja. Komandanti: Ivo Novak, Kosta Lekoć, Svetislav Nečović, Vjekoslav

83. puk (lovački 1948–52 i 1959–64; lovačko-bombarderski 1952–59) – preimenovan 254. lovački puk, VP 8082, ratna vp 13111, broj rj 3426. Bazirao u Cerklju (1948), Puli (1948–53), po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. trebalo da prebazi u Puli u Zemunik, ali zbog tričanske krize ponovo u Cerklju (oktobar 1953–februar 1954), u Zemunik (1954–63) i Golubovcima (1963–64). Naoružan avionima tipa Jak-3 (1948–52), F-47D (1952–54), F-84G (1954–1959) i F-86E (1959–64). Puk je bio u sastavu 44. divizije (1948–49), 21. divizije (49–59) i 9. vak-de (1959–64). Po planu Drvar 2, 1964. rasformiran, a od njegovog sastava preostala 120. lae. Komandanti: Ivo Novak, Albin Starić, Kosta Lekoć, Politički komesar: Dušan Đurović, Čiro Begović, Stevo Tisma

88. puk (bombarderski 1948–57; lovački 1957–60 i lovačko-bombarderski 1960–64) – preimenovan 43. bombarderski puk, VP 6010, ratna vp 11970, rj 3251. Puk naoružan avionima tipa Pe-2 (1948–52), Moskito mk-6 (1952–57), S-49C (1957–59) i F-84G (1959–64). Baziran u Somboru 1948, već 1949 prelazi na Veliku Goricu–Pleso gde bazira do 1959, zatim prelazi u Batagovac, gde je 1964. rasformiran, a od

njegovog sastava preostala 235. lae. Komandanti: Nikola Đurđević, Dušan Grubor, Marijan Vilman, Ljubomir Ranko, Ismet Kafanović

94. puk (lovački 1948–52 i 1959–64; lovačko-bombarderski 1952–59) – preimenovan 117. lovački puk, VP 2819, ratna vp 10731, rj 1400. Naoružan sa avionima tipa Jak-9P (1948–52), F-47D (1952–54), F-84G (1954–1959) i F-86E (1959–64). Puk u toku postojanja bio u Skoplju, zatim premećen u Petrovac i u sastavu 39. divizije do 1959, zatim 3. vak-de do 1964. kada je 10. juna 1964. rasformiran, a od njegovog sastava preostala 123. lae. Komandanti: Gorko Čurčan, Miroslav Čurčan, Vjekoslav, Bogdan Popović, Nikola Đurđević, Stojan Mulić, Miroslav Živak, Radišević, Nikola Vukobratović, Vlada Vejnović, Ante Srdanović

96. puk (jurišni 1948–54; lovačko-bombarderski 1954–59) – preimenovan 423. jurišni puk, VP 7993, ratna vp 12666, broj rj 3757. Naoružan avionima Il-2 do 1954, a zatim do 1959 sa F-47D. Bio u sastavu 37. divizije (1948–59). Rasformiran po nar. od 22. oktobra 1959. Bazirao u Zagrebu – Velika Gorica (1948–49), na Lučkom (1949–51) i zatim u Cerklju (1951–54). Komandanti: Ivo Novak, Kosta Lekoć, Svetislav Nečović, Vjekoslav, Nikola Vučević, Teodor Majev, Dragoljub Žvicer

97. puk – (bombarderski 1948–58; protivpodmornički 1959–64; protivpodmornički i avijacijski puk 1966–68; avijacijska brigada za podršku RM 1969–1982; avijacijska brigada 1982–1992; helikopterski puk 1992–94) – preimenovan u bombarderski puk, VP 5699, ratna vp 12278, rj 3382. Bazirao u Somboru (1948), u Velikoj Gorici–Plesu (1948), a zatim u Zemunik (1948–1960), Mostaru (1960–1969) gde se 1964–68. transformirao u jedinicu sa više raznih eskadrila, na kraju u avijacijsku brigadu, zatim Divuljama (1969–1991) i Mostaru (1991–94). U toku postojanja bio u sastavu 12. maja 1992. prebazi u Golubovce. Tada brigada gubi avijacijske eskadrile, koje su otišle u Srbiju i postaje helikopterski puk, u koji su ušli ostaci i 107. helikopterskog puka. Jedinica je bila podređena 32. diviziji (1948), 21. diviziji (1949–59), 9. vak-di (1959–64), 5. VAK (1964–68), a od 19. decembra 1968. Komandi RV i PVO, a tim da je radila u skladu sa komandom VPO (do 1986), 1. korpusa RV i PVO (1986–92), 2. ko RV i PVO (1992) i konačno VAK (1992–94). U naoružanju ovog puka-brigade bili su sledeći vazduhoplovi: Pe-2 (1948–52); Moskito mk-6, 3H (1952–58), 214 (1958–64); S-55 mk 5/7 (1964–74), C-47 (1964–66), Kurir (1964–68), F-86E















izgubio svrhu postojanja i rasformiran marta 1988. a ljudstvo i tehnika ušla su u 107 ap. Komandanti: Miroslav Pavlović, Saša Begić, Lazar Vukobratović

#### 4. vazduhoplovna grupa

Vazduhoplovna transportna grupa – formirana 2. marta 1945. na a. Zemun, od Eskadrile za vezu VŠ i nove tehnike, koja je obrazovala transportnu eskadrilu. U takvoj formaciji ostaje do sredine avgusta kada je, dolaskom tehnike za još jednu transportnu eskadrilu, formiran 1. vtrp

Vazduhoplovna tehnička grupa Vazduhoplovne škole za usavršavanje oficira avijacije (vp 4859/2, Krajem 1956, po prepućenju 185. školskog avio-puka) – u obrazovnom vrtu VŠ i A. preformirana je u njenu vazd.-teh. grupu. Ova jedinica bazira u Pulji, a od 1957 u njen sastav ulaze i mlazni F-84G i T-33A. Krajem 1960, vtrg je vraćena u predašnji status sa nazivom 185 avijacijski puk

675. mešovita transportna avijacijska grupa (vp 8664) – nastala 1976. na a. Borajnica, preformiranjem 673. mtrac i u tom statusu ostala do 1983. kada joj je ponovo vraćen status eskadrile, ali sada u okviru 138. Grupa opremljena tzv. belom flotom (B-727, Karavela, Jak-40, Lirjet i dr.) i vrši avio-prevoz

#### 5. Eskadrile

##### 5a) Ratne eskadrile 1944–1945

352<sup>nd</sup> Yugoslav Squadron RAF (1. eskadrila NOV) – formiran 22. aprila 1944. na aerodromu Benina u Libiji. U toku obuke imao avione Harvard mk-2, Hariken mk-2c, a u operativnom periodu avione tipa Spitfajer mk-5c. Bazirao na aerodromima Kane (Italija), Via i Škabrnje. Dana 16. maja 1945. eskadrion ispisan iz sastava RAF-a i 18. maja sa 2. eskadrilom formiran 1. vazd. divizion

351<sup>st</sup> Yugoslav Squadron RAF (2. eskadrila NOV) – formiran 1. jula 1944. na aerodromu Benina u Libiji. U toku obuke imao avione Harvard mk-2, Hariken mk-2c, a u operativnom periodu avione tipa Hariken mk-4RP. Bazirao na aerodromima Kane (Italija), Via i Škabrnje. Dana 16. maja 1945. eskadrion ispisan iz sastava RAF-a i 18. maja sa 1. eskadrilom formiran 1. vazd. divizion

Eskadrila za vezu VŠ NOV i POJ – formirana 18. avgusta 1944. na Visu. Naoružana avionima Po-2 i trobojnim primercima. Novembra 1944. preko Nikića dolazi na a. Zemun. Dana 2. marta 1945. ušla u sastav Vazduhoplovne transportne grupe

Eskadrila 5. korpusa NOV – formirana 21. septembra 1944. na a. Zemun, od Eskadrile za vezu VŠ i nove tehnike, koja je obrazovala transportnu eskadrilu. U takvoj formaciji ostaje do sredine avgusta kada je, dolaskom tehnike za još jednu transportnu eskadrilu, formiran 1. vtrp

1. eskadrila 5. korpusa NOV – formirana 29. septembra 1944. u Sankom Mostu, reorganizacijom

eskadrile 5. korpusa NOV. Prelazi na letelište kod Bugojna, odakle je aktivna do kraja marta 1945, kada je rasformirana

2. eskadrila 5. korpusa NOV – formirana 29. septembra 1944. u Sankom Mostu, reorganizacijom eskadrile 5. korpusa NOV. Nije imala zrakone, već je upućena na Vis. Međutim, menja pravac kretanja, stiže u Zemun 13. decembra 1944, a od 17. decembra 1944. ljudstvo ulazi u sastav drugih jedinica u Pančev

Mostarska eskadrila – formirana u aprilu 1945. na aerodromu Mostar od raznih trobojnih aviona, kojima je borbeno deistvovala u toku maja 1945. Rasformirana u avgustu 1945.

1b) Razne eskadrile sa brojnom oznakom do marta 1961

65. eskadrila za vezu R (vp 13255, rj 6712) – formirana se u Zemunu, prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. U mobilizacijskom razvoju Komande IRV predviđena za potrebe Fronta G

57. eskadrila za vezu R (rj 4818) – razvija se prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. zemunski 119. vtrp za potrebe Vrhovne komande

85. avijacijska eskadrila za vezu R (rj 5552) – razvija se prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. komanda 32. divizije u Plesu za potrebe Fronta C

615. avijacijska eskadrila za vezu R (rj 6781) – razvija se prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. komanda 29. divizije u Nišu za potrebe Fronta B

1. samostalna izvidacka avijacijska eskadrila – formirana prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. a stvarno u decembru 1949. na aerodromu Pleso u okviru 1. vazduhoplovne grupe. U toku mobilizacijskog rasporeda ulazila u sastav 103. lap, da bi u R razvoju 1950. bila samostalna pod III ak. Naoružana avionima tipa Po-2. Februara 1952. rasformirana i sa ljudstvom 184. plnb formirala novi 184. lap

122. hidroavijacijska eskadrila za vezu (VP 2848, rvp 10192, rj 5246) – formirana prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. kao 122. hidroavijacijsko odeljenje kao eskadrila formirana prema MNO pov. br. 2387 od 17. decembra 1951. od 122. hidroavijacijskog odeljenja i hidrobaze 21. vazd. divizije. Bazirana u Plesu

122. hidroavijacijska eskadrila – formirana u sastavu RM, a zatim u sastavu 21. vd (do 1959), u 9. vak-u (do 1964) i 5. vak-u (do 1966). Od 1966. do 1968. uvrštena u 97. ppa. Po rasformiranju prema nar. od 8. juna 1968. kao 3. odeljenje ulazi u sastav 784. ppdhe. U njenom naoružanju bili su avioni: Aero-2H, Šort Silend, DHC-2 Beaver, Roda i S-51

1. U periodu 1961–1964. postoji i 122. izvidacka eskadrila u sastavu

Ostala u mob. razvoju kod 97. abc, sve dok nije brisana iz mob. razvoja prema nar. od 29. aprila 1976. jer je njene zadatke trebalo da vrši sev 784. eskadrila. Prema nar. iz novembra 1976. ponovo u mob. razvoju 97. abc kao rj 3382, 12. Divulje. Ponovo brisana iz mob. razvoja po nar. od 24. aprila 1979.

27. helikopterska eskadrila (VP 8334, rvp 11694, rj 1273) – naređenje za formiranje 1273 III uprave izdato 16. jula 1953. Eskadrila formirana februara 1954. u Pančevu, po isporuci prvih helikoptera tipa S-51. Trebalo je da ima samostalnu status, ali je ušla u okvir 119. vtrp, gde se prve dve godine vodi kao 5. eskadrila, a zatim kao 27. he. Eskadrila kasnije prebazirala na aerodrom Zemun. Od oktobra 1960. do marta 1961. vodena kod 107. vhp u Nišu. Marta 1961. preimenovana u 783. helikoptersku eskadrilu.

57. trenažna eskadrila – formirana 1953. preformiranjem Trenažne eskadrile iz Pančeva. Formirana u Novom Sadu (vp 4818) kao sev VK. Potom eskadrila za obuku pilota za helikoptere tipa S-51. Opremljena avionima Aero-2, postojala do 1955. kao samostalna eskadrila

123. eskadrila za fotogrametriju (vp 2529) – formirana prema naređenju VKOS 429/56 i k-de IRV od 8. januara 1957. u okviru 119. vtrp u Zemunu. Nema podataka da je eskadrila zaživela

16. izvidacka eskadrila Protivavionske artillerije (VP 7559/-) – nar. a/p 18 od 20. juna 1958. za formiranje 16. vePAA (7058) kod 21. divizije Zemunik. Formirana 1958. nazivom kao izvidacka, ali sa prevashodnom namerom da vuče metu za potrebe 3. eskadrile. Naoružana avionima tipa Moskito. Od 1962/63. preoruzana na mlazni avion TV-2. U 1964. preimenovana u 355. iac

34. helikopterska eskadrila – u periodu od oktobra 1960. do marta 1961. ovakav naziv nosila je (i) eskadrila 107. vhp u Nišu, naoružana sa Mi-4. Potom 84. trhe

48. helikopterska eskadrila – u periodu od oktobra 1960. do marta 1961. ovakav naziv nosila je (II) eskadrila 107. vhp u Nišu, naoružana sa Mi-4. Potom 84. trhe

5c) Trenažne eskadrile vazduhoplovnih divizija do 1959

trenažna eskadrila 21. vd – postojala 1953–1954 i 1957–1959, na aerodromu Zemunik. U periodu između toga pomunje se kao trenažna odeljenje. Eskadrila naoružana avionima F-4D, T-33A

trenažna eskadrila 29. vd – postojala 1953–1959 na aerodromu Niš. U periodu 1954–56. imala puno

do 1959, a letela avione tipa Aero-2. Preformirana u

trenažna eskadrila 32. vd – postojala 1953–1959 na aerodromu Pleso. U njoj su korišćeni avioni tipa Moskito, Ujak-9 i dr. Preformirana u velaba 5. vak-de

trenažna eskadrila 37. vd – postojala 1953–1959, na aerodromu Cerkije. U njoj letela avioni F-47D, 213 i dr. Preformirana u velaba 7. vak-de u Rajlovcu 1959

trenažna eskadrila 39. vd – postojala 1953–1959, na aerodromu Skopski Petrovac. U njoj su korišćeni avioni tipa F-47D, S-49C, Ujak-9, Aero-2 i dr. Rasformirana u okviru reorganizacije Drvar 1959

trenažna eskadrila 44. vd – postojala 1953–1954 na avionima S-49A, Ujak-9 i 1956–1959 (sa avionima T-33A, Aero-2) na aerodromu Balajnica. Preformirana u velaba 1. vak-de

#### 5d) Eskadrile za vezu vojnih oblasti

eskadrila za vezu 1. vojne oblasti (VP 3554) – formirana u Pančevu (preformirana od 1. eskadrile 1951, odnosno 1. februara 1952. Po formiranju u R formaciji razvijala sov XIV sk (3019) i sov IV sk (5659). Naoružana raznim školskim i avionima za vezu (Fazan, Po-2, Anson). Rasformirana/preformirana 1959

eskadrila za vezu 3. vojne oblasti (VP 1060) – formirana naređenjem od 17. decembra 1951, odnosno 1. februara 1952. u Skoplju. Po formiranju u R formaciji razvijala sov Fronta B (4912) i sov V sk (3466). Posle 1952. umesto eskadrile Fronta razvija 3. eskadrilu 3. vo i sov korpusa. Naoružana raznim školskim i avionima za vezu (Po-2, Roda, Fazan, 212, Aero-2, Aero-3, Kurir). Preformirana 1959 u vezu 3. vak-de

eskadrila za vezu 5. vojne oblasti (VP 2812) – formirana naređenjem od 17. decembra 1951, odnosno 1. februara 1952. na aerodromu Borongaj. Po formiranju u R formaciji razvijala sov Fronta C (3792) i sov XXIII sk (5943). Posle 1952. umesto eskadrile Fronta razvija 5. eskadrilu 5. vo i sov korpusa. Naoružana raznim školskim i avionima za vezu (Po-2, Zlin 381, Ut-2M, Fazan, Aero-3, Kurir). Preformirana 1959 u vezu 5. vak-de

eskadrila za vezu 7. vojne oblasti (VP 2812) – formirana u Rajlovcu naređenjem od 17. decembra 1951, odnosno 1. februara 1952. Po formiranju u R formaciji razvijala sov Fronta G (8255) i sov VI sk (4333). Posle 1952. umesto eskadrile Fronta razvija 7. eskadrilu 7. vo i sov korpusa. Naoružana raznim školskim i avionima za vezu (Po-2, Zlin 381, Fazan, Aero-3, Kurir). Preformirana 1959 u vezu 7. vak-de

#### 5e) Eskadrile za vezu vazduhoplovnih korpusa

eskadrila za vezu 3. vak – formirana 1950. za potrebe komande 3. avio-korpusa. Bazirala na a. Borongaj i opremljena raznim avionima za vezu (Po-2, Ut



24. M. Anson (Oxford Dov Spittater i dr.) Eskadrila primila avione zapadne proizvodnje posle izolacije, tipa Oxford i Anson u leto 1951. Postojala do posle 1956.

eskadrija za vezu 7, vak – formirana 1953. za potrebe komande 7 avio-korpusa. Bazirala na a. Batajnica i opremljena raznim avionima za vezu (Aero-2, ZLn 381). Postojala do posle 1956.

#### 5f) Ostale eskadrile

trenažna/transportna eskadrila IV VOK-a – formirana u Zagrebu avgusta 1945. od zaplenjene tehnike

eskadrija za vezu komande IRV – nastala 1947 (?) u Zemunu sa raznim tipovima aviona za održavanje veze. Postojala do reorganizacije po planu iz 1959.

torisna eskadrila VVI – prestala posle gasenja 105. vrp (I) 1949. Bazirana na aerodromima Mostar i Ravnice. Naoružana avionima 2. i 3. i 4. Postojala u sastavu VVU do prve polovine 1951.

artiljerijska eskadrila 3. mak – naređenje za formiranje izdato nar. VKOS br. 67/24. juna 1949, kao i za avio-korpus. Postojala 1949–1950. p. 3. avio-korpus. Nakon reorganizacije vojske. Mig-15 je bazirala na aerodromu Borinogaj i da je od nje kasnije formirana eskadrila za vezu 5. vojne oblasti.

vazduhoplovna eskadrila 51V-a – formirana u okviru IAT-a 1958. sa vojnom sastavom za potrebe prevoza maršala Tita i ostalih ličnosti iz vrha države. Opremljena avionima DC-6B. Sledeće, 1959. godine, eskadrila ulazi u sastav 119. vrp, kao njegova 1. specijalna eskadrila.

U periodu 1949–1955. postoji više eskadrila sa ovim nazivom privremenog karaktera:

trenažna eskadrila Komande IRV – Pančevo 1949. u R razvija 230. dopunski avio-puk K-de RV u Cerklju. U 1953. preformirana u 57. avn Novi Sad.

trenažna eskadrila Komande IRV – Banjaluka, predviđena za formiranje prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949, s tim da u R razvija 269. dopunski avio-puk. Jedna TE rasformirana nar. pov. 1452 III up. od 10. septembra 1953.

5g) Vazduhoplovne eskadrile koje borbenim avio-vazduhoplovnim komand. 1959–1961.

velaba 1. Vak-de – formirana 1959. od trenažne eskadrile 44. vld na aerodromu Batajnica, u sastavu 1 vak-de. Preformirana aprila 1961. u 460. elaba.

velaba 3. Vak-de – formirana 1959. od trenažne eskadrile 29. lbad na aerodromu Niš, u sastavu 3.

vak-de. Preformirana aprila 1961. u 461. elaba.

velaba 5. Vak-de – formirana 1959. od trenažne eskadrile 32. vld na aerodromu Pleso, u sastavu 5. vak-de. Rasformirana aprila 1961.

velaba 7. Vak-de – formirana 1959. od trenažne eskadrile 37. lbad na aerodromu Rajlovac, u sastavu 7 vak-de. Preformirana aprila 1961. u 462. elaba.

velaba 9. Vak-de – formirana 1959. od trenažne eskadrile 21. mad na aerodromu Zemunik. Rasformirana aprila 1961.

5h) Vazduhoplovne eskadrile za vezu vazduhoplovnih komandi 1959–1961.

vezu 1. Vak-de – formirana 1959. od eskadrile za vezu 1. vojne oblasti na aerodromu Batajnica, u sastavu 1 vak-de.

vezu 3. Vak-de – formirana 1959. od eskadrile za vezu 3. vojne oblasti na aerodromu Batajnica, u sastavu 3. vak-de. Preformirana aprila 1961. u 891. ezv.

vezu 5. Vak-de – formirana 1959. od eskadrile za vezu 5. vojne oblasti na aerodromu u Zagrebu, u sastavu 5. vak-de. Preformirana aprila 1961. u 894. ezv.

vezu 7. Vak-de – formirana 1959. od eskadrile za vezu 7. vojne oblasti na aerodromu Rajlovac, u sastavu 7 vak-de. Preformirana aprila 1961. u 892. ezv.

vezu 9. Vak-de – formirana 1959. na aerodromu Mostar, u sastavu 9. vak-de. Preformirana aprila 1961. u 893. ezv.

#### 5i) ESKADRILE PO NUMERACIJI OD APRILA 1961<sup>1</sup>

1. lovačke avijacijske eskadrile (lae)

120. lae – formirana aprila 1961. u okviru 83. lap u Zadru. Naoružana sa F-86E. U okviru puka prebazi- ra u Titograd 1963. Po rasformiranju puka, u periodu 1964–1965, postaje samostalna u okviru 1. VAK. Potom (1966) preimenuje se u 242. lbae i ulazi u sastav 97. puka, ne menjajući tipa aviona ni mesto baziranja.

121. lae – formirana aprila 1961. u okviru 83. lap u Zadru. Naoružana sa F-86E. U okviru puka prebazi- ra u Titograd 1963. Rasformirana 1964, zajedno sa 83. lap, a ljudstvo i tehnika ušli u 120. lae.

122. lae – formirana 5. aprila 1961. u okviru 94. lap na aerodromu Skoplje. Naoružana tipom F-86E. Posle rasformiranja matičnog puka, spo- jena 1964. sa 123. lae na istom aerodromu (ne mes- ta- to).

sa 122. lae u koja postoji u isto vreme<sup>2</sup>).

123. lae – formirana 5. aprila 1961. u okviru 94. lap na aerodromu Skoplje. Naoružana avio- ma F-86E. Posle rasformiranja matičnog puka, 1964. postaje samostalna pod 1. VAK. U toku 1965. pre- potčinjena je 98. puku (koji od 1966. nosi naziv 98. abt). Eskadrila prema nar. od 8. juna 1968. ulazi u 96. abt i postaje osnov za prikupljanje aviona F-86D. koji su prebačeni iz Zagreba, i jezgro novoforma- nog 83. lap. Početkom sedamdesetih (1971) prebazi- ra u Pristinu gde se preoružava na Mig-21F (L-12). Bazirajući na ovom aerodromu eskadrila je preoru- žana verzijama Mig-21MF (L-15) 1979. i 1983. ver- zijom Mig-21bis 1992.

124. lae – formirana 8. aprila 1961. u okviru 117. lap na a. Pleso kod Zagreba. Naoružana tipom F-86E, a od 1963. preoružana na tip F-86D. U sastavu iste jedinice prebazi- ra 1967. na aerodrom Bihac na kome bazira sve do sredine maja 1992, kada prele- će na aerodrom Ponikve. Tokom baziranja u Bihacu naoružana lovcima tipa Mig-21 i to podverzijama F (L-12) od 1967. do 1970; zatim PFM (L-14) 1970. – 1978. i verzijom Bis od 1978. do kraja postojanja. 124. lae učestvuje u b/d u ratu 1991–1992. Eskadrila maja 1992. ulazi u sastav VI i to u 83. lap (avio-bri- gadu).

125. lae – formirana 8. aprila 1961. u okviru 117. lap na a. Pleso kod Zagreba. Naoružana tipom F-86E, a od 1963. preoružana na tip F-86D. U sastavu iste jedinice prebazi- ra 1967. na aerodrom Bihac na kome bazira do sredine maja 1992, kada preleće na aero- drom Ponikve. Tokom baziranja u Bihacu naoruž- na lovcima tipa Mig-21 i to podverzijama F (L-12) 1967–68. do 1971, zatim PFM (L-14) 1971–1979. i verzijom Bis od 1979. do kraja postojanja. 125. lae učestvuje u b/d u ratu 1991–1992. Eskadrila maja 1992. napušta Bihac i pri dolasku na aerodrom Ponikve tipa rasformirana.

126. lae – formirana 1961. Nar. od 12. maja 1964. prelazi iz 117. puka u 204. puk, na a. Batajnica sa

127. lae – formirana aprila 1961. u okviru 204. lap na aerodromu Batajnica. Naoružana tipom F-86D. Od kraja 1962. vrši preobuku na tip Mig-21F (L-12), kojuna je naoružana od 1963. Tokom 1964. u okviru 204. lap prebazi- ra u 126. lae.

128. lae – formirana aprila 1961. u okviru 204. lap na aerodromu Batajnica. Naoružana tipom F-86E. Od 1963. naoružana tipom Mig-21F (L-12). Tokom 1964. u okviru unutrašnje reorganizacije 204. puka, preimenovana u 127. lae.

129. lae – formirana aprila 1961. u okviru 185. škol- skog puka u Puli. U R razvoju kod 204. lap Batajnica 1961–1964. Od februara 1967. u R razvoju prelazi

kod 117. lap. Naoružana avionima tipa F-86E sve do 1968–69. kada se preoružava avionima Galeb G-2. Naredbom od 7. aprila 1975. "radi hronologije bro- jeva" preimenuje se u 229. lbae, u sastavu istog puka (međutim, izgleda da je 129. lae ostala u 2. formaciji kod 117. puka do 1982).

126. lae – nastala 1964. preimenovanjem 127. lae u okviru 204. lap u Batajnici, na kome je do danas. Naoružana tipom Mig-21F (L-12) do 1967. zatim verzijom Mig-21PFM (L-14) od 1967. do 1970. od tada do 1977. verzijom Mig-21MF (L-15) i od 1977. do danas tipom Mig-21 Bis (L-17). Učestvovala u borbenim dejstvima u ratu nad Hrvatskom i BiH 1991–1992.

127. lae – nastala 1964. preimenovanjem 128. lae u okviru 204. lap u Batajnici, na kome je do da- nas. Naoružana tipom Mig-21F (L-12) do 1967, zatim verzijom Mig-21PFM (L-14) od 1967/8. do 1971. od tada do 1978. verzijom Mig-21MF (L-15) i od 1978. do kraja 1987. tipom Mig-21 Bis (L-17). Krajem 1987. eskadrila prenaoružana lovcima Mig-29. Učestvovala u borbenim dejstvima u ratu nad Hrvatskom i BiH 1991–1992.

128. lae – formirana 1964. u okviru 204. lap u Batajnici. U sastavu ovog puka do juna 1977, kada se prema nar. iz novembra 1976. preformira u 128. centar za preobuku (piloti superioničnih aviona). Od 1982. vraćen joj je naziv lovačka eskadrila i po- novo je u sastavu 204. puka, sve dok nije rasformir- na 1990. a njeno ljudstvo i tehnika podeljeni u okvi- ru istog puka. Naoružana avionima Mig-21 u celom periodu postojanja, i to verzijama: F (L-12) od 1964. do 1971, verzijom PFM (L-14) od 1971. do 1982, verzijom U (NL-12) od kraja šezdesetih do 1978; verzijom UM (NL-16) u osamdesetim godinama i verzijom Bis (L-17) od 1982. do 1990.

121. lae – formirana 1968. na Skopskom Petrovcu, u okviru novoformiranog 83. lap. Eskadrila naoružana avionima F-86D. U toku 1969. preimenovana u 130. lae.

130. lae – nastala prenumeracijom 121. lae 83. lap u Skoplju. Naoružana avionima F-86D. Prebazi- ra na novi aerodrom Pristina 1970, gde prima avione Mig-21F (L-12). Na njima leti do 1978. Od tada naoružana avionima tipa Mig-21MF (L-15). Od 1987. u njenom sastavu su delom i avioni verzije Mig-21 Bis (L-17), da bi 1992–94. bila ponovo standardizovana na verziju Mig-21MF (L-15).

129. lae – formirana 1982. u okviru 185. avijacijskog puka kao lae A (3) na aerodromu Pula, preuzevši tehniku i ulogu 128. centra za preobuku pilota sa 128. lae. Naoružana avionima Mig-21-PFM (L-14) i Mig-21UM (NL-16). U R razvoju u sastavu 117. lap. U toku rata 1991–1992. učestvuje u b/d. Uслед borbenih dejstava u ratu 1991, eskadrila prebačena na aerodrom Tuzla septembra



239. Prema nar. od 30. oktobra 1991. ulazi u 117. abt. ali je u R sastavu kod 105. lbap (š). Prema naredbi SSNO od 20. januara 1992. ulazi u sastav 105. lbap – koji je trebalo da dođe u Tuzlu, a u R i dalje kod 117. abt. Naredbom od 16. aprila 1992. postaje samostalna pod VVA sa vp 8464. Po povlačenju iz VVA eskadrila prelazi na aerodrom Priština, gde se 12. maja rasformira (po naredbi od istog dana trebalo je da prebazi u Batajnicu). Ljudstvo i tehnika su ušli u sastav 83. i 204. asp.

#### Lovačko-bombarderske avijacijske eskadrile – bae

235. lbae – formirana aprila 1961. u okviru 88. lbap u Batajnici. Naoružana tipom F-84G. Po rasformiranju matičnog puka 1964. postaje samostalna pod 1. VAK, preuzimajući avione i ljudstvo 88. lbap. Ulazi u sastav 98. abt u februaru 1966. prebazi na aerodrom Ladevci prema nar. od 5. maja 1967. Premaoružana na tip J-21 lastreb 1971. (u tom periodu avioni nose bedž tigra). Eskadrila se 1987. (prema nar. od 28. februara 1986.) preoružava na izviđačku verziju J-21 lastreb i preimenuje se u 354. lbae, u okviru 105. lbap.

236. lbae – formirana aprila 1961. u okviru 88. lbap u Batajnici. Naoružana tipom F-84G. Po rasformiranju matičnog puka 1964. godine, eskadrila je rasformirana i spojena sa 235. lbae.

237. lbae – formirana aprila 1961. u okviru 109. lbap u Cerkiju. Naoružana tipom F-84G. Po preimenovanju 109. puka u 82. abt 1966. ostaje u njenom sastavu do 1991. U periodu 1966. avioni eskadrile nose znak pantera/leoparda. Premaoružana na tip J-21 lastreb 1972. Učestvuje u b/d u ratu u Sloveniji 1991. Prema nar. od 30. avgusta 1991. taskirmirana i ukinuta u realnosti ušla u sastav 238. lbae.

238. lbae – formirana aprila 1961. u okviru 109. lbap u Cerkiju. Naoružana tipom F-84G. Po preimenovanju 109. puka u 82. abt 1966. ostaje u njenom sastavu do 1991. U periodu 1966. avioni eskadrile nose znak pantera/leoparda. Premaoružana na tip J-21 lastreb 1972. Od 1984. naoružana tipom Orao. Učestvuje u b/d u ratu u Sloveniji 1991, Hrvatskoj i BiH 1991–92. jula 1991. prebazi u Banjaluku, gde od 30. avgusta ulazi u sastav 117. abt. U leto 1991. pripojena joj je 237. lbae, naoružana sa J-21 lastreb i delovi 354. lbae. Ljudstvo i tehnika eskadrile ušli u V i PVO VRS, a eskadrila nosi naziv *Ratni sa Vrbasa*.

239. lbae – formirana aprila 1961. u okviru 172. lbap u Zemuniku od 1. eskadrile ovog puka. Naoružana tipom F-84G. Sa komandom puka prelazi 1969. u Titograd. Sledeći, 1970. preoružava se na tip J-21 lastreb. Od 1987. naoružana avionima Galeb G-4. Učestvuje u ratu 1991–92. U sastavu VI od 1992. ne menjajući aerodrom u okviru 172. avio-brigade.

240. lbae – formirana aprila 1961. u okviru 172.

lbap u Zemuniku od 2. i 3. eskadrile ovog puka. Po prebazi u Zemunik 1969. ostala u Zemuniku, prepočinjena 97. avio-brigadi. Naoružana tipom F-84G do 1972–73, kada je preoružana na tip J-21 lastreb. Eskadrila je prema planu Jedinstvo 2/3 1990. trebalo da bude prebazi u Mostar. (Ona je rasformirana 1990. u Zemuniku, a njene avione i deo ljudstva preuzela je 245. lbae u Mostaru, koja je tada preuzela naziv 240. lbae.) U sastavu 97. abt učestvuje u b/d tokom 1991. i 1992. u Hrvatskoj i BiH. Proleća 1992. prebazi iz Mostara u Niš. Ulazi u sastav VI, ali je rasformirana 7. septembra 1992.

241. lbae – formirana aprila 1961. u okviru 198. lbap u Skopskom Petrovcu. Po reorganizaciji puka 1996. u sastavu 98. abt. Naoružana tipom F-84G do 1971. a njeni avioni 1966. nose oznaku tigra. Od 1971. naoružana avionima J-21 lastreb (nose oznaku kobre 1972). Od 1988. preoružana na tip Orao, kojima i danas operiše. Zbog osamostaljenja Makedonije, prelazi na aerodrom Ladevci februaru 1992. a kasnije ulazi u sastav VI.

242. lbae – formirana aprila 1961. u okviru 198. lbap u Skopskom Petrovcu. Naoružana tipom F-84G. Rasformirana reorganizacijom ovog puka početkom 1966. a ljudstvo i tehnika pripojeni 241. lbae.

243. lbae – formirana aprila 1961. u okviru 185. lbap u Puli. U R razvoju kod 88. lbap-Batajnica. Od februara 1967. u R razvoju prelazi kod 98. abt. Naoružana tipom F-84G. Od 1968. preoružana na tip Galeb G-2. Tokom 1978–79. preformirana u 1. lbae/CZOPPSUS a u Mostaru, ali je u R razvoju ostala do aprila 1984. u 185. puku, a potom kod CZOPPSUS a u Mostaru. Po njegovom rasformiranju ponovo u R razvoju kod 185. puka. Prema nar. od 30. oktobra 1991. kada je rasformiran 185. puk uazi u R sastav 105. lbap (š). Prema naredbi SSNO od 20. januara 1992. eskadrila se razvija u R u Titogradu, za potrebe 105. lbap.

242. lbae – nastala preimenovanjem 130. lbae na aerodromu Titograd 1966, odnosno promenom njene namene sa lovačke na lovačko-bombardersku, iako tip aviona F-86E nije promenjen. U sastavu 97. abt 1966–1969. a zatim ušla u sastav 172. lbap. Od 1970. naoružana sa J-21 lastreb, a 1988. 89. preoružana na tip Orao. Učestvuje u b/d u ratu 1991–92.

249. lbae – formirana 1966–67. u okviru 105. asp u

pod Galeb G-2 od formiranja do 1986. kada se preoružava na tip Galeb G-4. Učestvuje u ratnim dejstvima 1991–1992. dejstvujući sa a. Udbina od leta 1991. do aprila 1992. kada prebazi na Golubovce gde ulazi u sastav 172. abt. U sastavu VI, a iz vremena b/d nosi naziv i oznaku *Arde* na avionima. Rasformirana (1992.) a ljudstvo i tehniku podelili 172. abt i 252. lbae.

251. lbae – formirana 1966. u okviru 105. asp u

Zemuniku, preoružanjem 46. elaba. Naoružana tipom Galeb G-2 od formiranja do 1999. Učestvuje u ratnim dejstvima 1991–1992. dejstvujući sa a. Udbina od leta 1991. do februara 1992. kada prema naredbi SSNO od 20. januara 1992. prebazi na Golubovce gde ulazi u sastav 172. abt (u R kod 107. map, ne menjajući lokaciju). U sastavu VI iz vremena b/d nosi naziv i oznaku *Arde* na avionima. U ovoj eskadrili skom. n. sa. n. operativno na tipu G-2 tokom devedesetih godina, a ukidanjem 333. eskadrile, u njen sastav ulaze 1994. godine i avioni Utva 75 (v. 53) kao 3. ao u Kovinu. Usled dejstava neprijateljske avijacije, eskadrila je u aprilu 1999. izgubila sve svoje avione, pa je ponovo u Titogradu. Prema nar. NGŠ od 14. jula 1999. predločirana u Kovo, potpuno se preoružavši na tip Utva-75.

245. lbae – formirana kao R prema nar. od 19. decembra 1968. (vp 12156, tj 2310) u ratnom razvoju 525. tpe Batajnica, sve do nar. od 28. januara 1975. Naredbom od 7. aprila 1975. "radi hronologije brojeva" preimenovana je 460. lbae u 245. lbae. U formaciji 82. abt 1975. godine. Eskadrila naoružana avionima J-21 lastreb. Po reorganizaciji 82. lbap u njegovom sastavu do posle 1979. a zatim, prema nar. od 5. maja 1980. ova eskadrila prebazi u Mostar i ulazi u sastav CZOPPSUS, a tim da je u R razvoju kod 82. lbap i dalje, sve do dok prema nar. od 25. februara 1983. nije izmenila mesto mob. u Mostar. Namenjena avioima. pa. p. n. i u sastavu Centra do njegovog rasformiranja, a zatim od marta do septembra 1988. u sastavu 107. avio-puka, da bi od septembra 1988. od rasformiranja 1990. bila u sastavu 701. avio-brigade (prema nar. od 28. februara 1986. trebalo je da ima mob. mesto u okviru 82. abt). Prema planu Jedinstvo 2/3 rasformirana 1990. godine. (U realnosti preformirana sa delom ljudstva i tehnike iz 240. lbae, preuzevši njen naziv 1990).

247. lbae – formirana po nar. od 28. januara 1974. januara 1975. u okviru 98. avio-brigade na Skopskom Petrovcu. Naoružana avionima J-21 lastreb. Na ovom aerodromu do februara 1992. kada zbog osamostaljenja Makedonije, u okviru puka, prelazi na Ladevce. Eskadrila rasformirana 7. septembra 1992.

229. lbae – naredbom od 7. aprila 1975. "radi hronologije brojeva" 129. lbae je preimenovana u ovu eskadrilu. U sastavu 185. puka u Puli. Eskadrila naoružana tipom Galeb G-2. Od 1983–84. preoružana na Galeb G-4. Učestvuje u ratnim dejstvima 1991–1992. Prebazi na Golubovce septembra 1991. i ulazi u sastav 172. lbap. prema nar. od 30. oktobra 1991.

252. lbae – nastala prema nar. od 28. februara 1986.

le na aerodromu Batajnica, koje je izvršeno tek septembra 1987. Naoružana avionima tipa Galeb-4 (N-62T i N-62), Galeb-2, lastreb, Utva-66. Eskadrila je

bila pod direktnom komandom 1. korpusa RV i PVO (1986–1988), zatim je ušla u sastav 701. avijacijske brigade (septembar 1988–1990), zatim po njenom rasformiranju prema planu Jedinstvo 2, samostalna (vp 5281, rvp 11490, tj 5922), međutim korekcijskom planu Jedinstvo 3, ulazi u sastav 97. avijacijske brigade (1990–1992) ne menjajući mesto baziranja. U toku rata septembar 1991–maj 1992. eskadrila u b/d deluje samostalno pod komandom 1. Ko RV i PVO. Po naredbi od 20. januara 1992. 252. lbae sada sa nazivom *Arde* u sastavu 172. abt. U Titogradu, u okviru eskadrile (1992–1994).

253. lbae – prema nar. od 28. februara 1986. trebalo je da se 462. elaba u Tuzli preoruži i preimenuje u ovu eskadrilu i uđe u sastav 701. abt. Iako je vođena neko vreme u dokumentima, nije nikad formirana.

#### Razne eskadrile sa brojevima 300–

333. mae (š) – prema nar. iz novembra 1976. koja je izvršena nešto kasnije, nastala preformiranjem 3. eskadrile 105. lbap (š) u Zemuniku. Prema R razvoju razvijala je 333. lbae (š) i 334. elab (š) koje su obe ulazile u 101. ap (š) R. Prvobitno namenjena za obuku stranih pilota na Galeb G-2. Naoružana tipovima Zlin 526F, Utva 75, Galeb G-2, lastreb II-21, koj su činili akrogrupu (od 1984). Prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. do 1988. ulazi u R sastav u 107. ap (š). Prema planu Jedinstvo 2/3 1990. postaje elba R, ali prema nar. od 31. oktobra 1990. u 333. lbae R. Septembra 1991. rasformirana u Zemuniku, a tehnika (avioni Utva 75) prebačene u Rajlovac, a kasnije u Kovo. Prema nar. od 30. oktobra 1991. ulazi u R formacijski sastav kod matičnog 105. lbap (š). Prema naredbi SSNO od 20. januara 1992. izlazi iz sastava 105. puka i prelazi u VVA Rajlovac. Istom naredbom ponovo je u R kod 107. map.

334. elab (š) R – prema nar. iz novembra 1976. koja je izvršena 1977/78. formirana u R razvoju kod 333. mae (š) 105. lbap (š) u Zemuniku. Predviđena za 101. ap (š) R. Prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. formirana 17. marta 1988. kao 334. lbae (š). preformiranjem 1. lbae, CZOPPSUS u Mostaru, u sastavu 107. ap. Naoružana avionima Galeb G-2. Namenjena za školovanje pilota SROA. Rasformirana prema planu Jedinstvo 2/3 1990. godine. 8. juna 1990. Prema naredbi od 31. oktobra 1990. prevodi se u R status kao 334. elaba R. Zemunik. Prema naredbi SSNO od 20. januara 1992. uklonjena.

#### Izviđačke avijacijske eskadrile – iae

350. iae – formirana aprila 1961. u okviru 103. iap u Titogradu. Naoružana avionima R-11A (1974), lastreb II-21 (1974–1990), Orao INJ-22 (1988–1990). U sastavu sledećih jedinica: 103. iap (1961–



98. Abr (1966-1978-1983-1988) samostalno pod 1. Vak (1978-1982), samostalna pod 1. Ko RV i PVO (1986-1988) kada je nosila VP 1851, u 701. abr (1988-1990). Rasformirana 1990.

351. iae - formirana aprila 1961. u okviru 103. lap u Tuzli. Naoružana sa RT/IT-33A. Početkom 1966. rasformirana, a tehnika i ljudstvo ušli u 350. iae.

352. iae - formirana aprila 1961. u okviru 184. lap na a. Pleso. Naoružana sa RF-84G (1961-1963); IF-86D (1964-1968); Mig-21R odnosno L-141, kasnije L-151 (1968-1997). Prebazi na a. Bihać 1968. a 1992. prebazi na a. Batajnica. U sastavu 184. lap (1961-1965), 16. iabr (početak 1966), 82. abr (1966-1968), 117. lap (1968-1974), kao 352. iae, i od 1990. do 1992. samostalna pod Komandom RV. Od 28. januara 1974. (do 1990) sa VP 2162 (i 1051), u sastavu 204. abr (5. 1992-). U periodu 1966. nosila znak labra.

353. iae - formirana aprila 1961. u okviru 184. lap na a. Pleso. Naoružana avionima RF-84G (1961-1964), IF-86D (1964-1966). Rasformirana 1966, a ljudstvo i tehnika ušli u 352. iae.

354. iae - formirana aprila 1961. u okviru 185. Lbap na a. Pula. U R formaciji 1961-64. u sastavu 1. vak-de. Od februara 1967. u R razvoju prelazi kod 1. ab. Naoružana avionima RF-84G i IF-86D. Rasformirana 1968.

355. iae (VP 7559) formirana prema nar od 12. maja 1964. preimenovana 16. iae u Zemuniku. Naoružana avionima RF-84G i IF-86D. Rasformirana 1965-66, ili 1968.

353. iae - formirana 1966. u okviru 97. puka, kasnije abr, sa RF-84G na a. Mostar. Naoružana avionima RF-84G (1966-1973), Jastrebovi J-21 (1973-1982-1992-94), Orao (1982-), Mig-21R/L-151 (1997-). Maja 1992. prebazi na a. Ladevci, ulazi u sastav VI spaja se sa 354. iae/98. abr i ulazi u sastav 98. puka-brigade.

Učestvovala u b/d u ratu 1991-1992. U periodu 1966. nosila simbol jelena.

351. iae - formirana prema nar. od 29. avgusta 1973. u sastavu 82. abr na a. Cerklje. Naoružana avionima J-21 (1973-1984/5), zatim sa J-22 Orao (1984/85-1991). U periodu 1978-1982. samostalna pod 5. vak kao VP 2785. Početkom jula 1991. prebazi na a. Bihać, gde je zatim rasformirana prema nar. od 30. avgusta 1991. Ljudstvo i tehnika mahom ušli u 352. iae. 117. abr. Učestvovala u b/d u ratu 1991.

354. iae - formirana aprila 1961. u okviru 185. Lbap na a. Ladevci, 1967. a prema nar. od 28. februara 1968. Naoružana avionima J-21, u sastavu 98. abr do rasformiranja 7. septembra 1992. Ušla u sastav 353. iae. Učestvovala u b/d 1991-1992.

Eskadrile lake borbene avijacije

460. elaba - formirana od Veleba 1. Vak-de aprila 1961. na a. Batajnica (VP 6250). 1964. prebazi na a. Pleso, a zatim na a. Cerklje. U sastavu: 1. Vak-de (1961-1964), 109. Lbap (1965), 16. abr (početak 1966), 82. Abr (1966-1973). Naoružana avionima 522 (1961-67) i Kraguj (1967-1973). U junu 1973. preformirana, njena tehnika podeljena novim 466. i 467. elaba, a eskadrila od 29. avgusta 1973. postaje 460. Lbae i prima avione Jastrebovi. Postojala sa ovim brojnim nazivom sve dok naredbom od 7. aprila 1975. "radi hronologije brojeva" nije preimenovana u 245. Lbae.

461. elaba - formirana od Veleba 3. Vak-de aprila 1961. u Nišu (VP 4092). Prema nar. od 8. juna 1968. izlazi iz sastava 98. abr. Biva rasformirana a mob. mesto postaje Pančevo. U sastavu 3. Vak-de (1961-1964), 98. Abr (1966-1968). Ponovo formirana prema nar. od 7. marta 1973. u Pančevu kao elaba i u sastavu 98. abr (1973-1978. kao 2116-21. zatim prema nar. iz novembra 1976. koja je izvršena 1978. samostalna pod 1. Vak-om (tada VP 2596). Naoružana avionima 522 (1961-1976/77). Kraguj Utva-66 (1976/77-1981). Rasformirana prema nar. od 16. novembra 1981. i uključena u 525. tae, a u njene objekte došao 6/rđ/250. ep PVO.

462. elaba - formirana od Veleba 7. Vak-de aprila 1961. u Tuzli (VP 7167). U sastavu 7. Vak-de (1961-1964), 103. lap (1965-1966), 98. abr (februar 1966-1968). Naoružana avionima 522. Rasformirana prema nar. od 24. oktobra 1968. a njen mob. razvoj preuzela 82. abr. Ponovo formirana prema nar. od 7. marta 1973. u Tuzli kao elaba 3. u sastavu VVA Slovo (8) u nazivu do 1977. Služila za obuku pilota SRGA (sa VP 3936). Naoružana avionima 522 (1973-1977), Kraguj/Utva-66 (1977-1988). Prema nar. od 28. februara 1986. trebalo je da se preformira sa novom tehnikom, promeni naziv u 253. Lbae i da uđe u sastav 701. abr. Iako je tako vođena neko vreme u dokumentima, nije nikad došlo do ove preformacije. Rasformirana septembra 1988. posle završetka obuke 39. klase SRGA. Komandant i vođa postaju preuzeti od tada formirane 701. abr.

463. elaba - formirana u okviru 105. vnp aprila 1961. u Titogradu, u R formaciji 1961-64. u sastavu 5. vak-de. Kasnije u Zemuniku. Naoružana avionima Aero-3 i 522. Rasformirana 1966-67. Preformirana u 249/251. Lbae/105. Lbap (3).

464. elaba - formirana u okviru 105. vnp aprila 1961. u Titogradu. U R formaciji 1961-64. u sastavu 5. vak-de. Kasnije u Zemuniku. Naoružana avionima Aero-3 i 522. Rasformirana 1966-67. Preformirana u 249/251. Lbae/105. Lbap (3).

465. elaba - formirana u okviru 105. vnp aprila 1961. u Mostaru. U R formaciji 1961-64. u sastavu 9. vak-de. Kasnije u Zemuniku. Naoružana avionima

Aero-3 i 522. Rasformirana 1966-67. Preformirana u 249/251. Lbae/105. Lbap (3).

466. elaba - formirana po nar. od 8. jula 1968. u ratnom razvoju 82. abr. Formirana kao aktivna jedinica, po nar. od 7. marta 1973. juna 1973. od aviona 460. elaba. 82. abr na a. Cerklje. Naoružana avionima J-20 Kraguj. Prema nar. iz novembra 1976. koje je izvršeno 1978. prebazi na a. Ločko, izlazi iz sastava 82. abr i prepotčinjava se 5. Vak-u, kao VP 1430. Rasformirana nar. SSNO br. 745-1 od 15. aprila 1982. Na njenom mestu formirana 711. pohe/111. Abr.

467. elaba - formirana po nar. od 8. jula 1968. u ratnom razvoju 82. abr. Formirana kao aktivna jedinica, po nar. od 7. marta 1973. juna 1973. od aviona 460. elaba. 82. Abr na a. Cerklje. Naoružana avionima J-20 Kraguj. Prebazi na a. Brnik prema nar. iz novembra 1976. koje je izvršeno 1978. izlazi iz sastava 82. abr i prepotčinjava se 5. Vak-u, kao VP 3479. Rasformirana sredinom po nar. od 6. juna 1984.

467.-7. elaba - formirana septembra 1988. od aviona J-20 Kraguj, povučenih iz upotrebe kod 462. elaba, u sastavu RSTO Slovenije na a. Brnik. Odzimanjem aviona od strane INA i njihovim prebacivanjem na a. Batajnica 2. juna 1991. prestala da postoji.

46.-7. elaba - formirana septembra 1988. od aviona J-20 Kraguj, povučenih iz upotrebe kod 462. elaba, u sastavu RSTO Crne Gore, na a. Golubovci. Rasformirana krajem 1991. ili početkom 1992. Učestvovala u b/d 1991.

#### Trenazne eskadrile

525. trenazna eskadrila (VP 5935) - formirana nar. od 17. jula 1967. za potrebe trenaze Komande RV i PVO, na a. Batajnica. U najranijem periodu radila u okviru VOK-a, ali je od formiranja samostalna pod KRV. Naoružana avionima RF-84G i Kurir (1967), T-28 (1968-1986), Jastrebovi J-21 (1972-1986), Utva-66 (1981-1986) i Galeb G-4 (1982-1986). Vršila i vuču meta. Februara 1986. preimenovana u 252. Lbae 1. korpusa RV i PVO. Prema nar. od 19. decembra 1968. razvija u R. 245. Lbae. Od 15. juna 1970. eskadrila je nosilac mob. razvoja za 890 i 896. aev. Prema nar. od 9. juna 1980. 896. aev nije više u R. razvoju kod 525. tae.

Protipodmorničke avijacijske eskadrile ppae

570. ppae - formirana aprila 1961. U okviru 97. ppap na a. Mostar. Naoružana tipom 314. Rasformirana 1964.

571. ppae - formirana aprila 1961. U okviru 97. ppap na a. Mostar. Naoružana tipom 214. Rasformirana 1964.

#### Transportne avijacijske eskadrile (trae)

675. traе/mtae - formirana od 1. specijalne eskadrile 119. Vtrp, marta 1961. na a. Batajnica u sastavu 119. Vtrp. U R razvoju kod 138. vtrp VK. Prema nar. od 17. februara 1966. postaje samostalna 1966 (VP 8664) i u R razvija 138. ppa VK Surčin. Osnovni zadatak je prevoz maršala Tita i drugih VIP ličnosti. Preformirana u 675. mltag prema nar. iz novembra 1976. Međutim, 1983. postaje ponovo mltae. 1983. poslužila je za osnov formiranja 138. Trabr A, u čijem je sastavu do rasformiranja 1997. U sastav eskadrile 1992. Ušla i rasformirana 679. Trae. U naoružanju: C-47/Li-3, DC-6B, IL-14, IL-18, karavela Boeing 727, AN-12, Jak-40, DO-28, Falkon 50, Lirjet 25B, Buiing 707 kargo (1991-97), AN-26 (1992). Učestvovala u b/d 1991-92.

676. traе - formirana od eskadrile, sa C-47 119. Vtrp, marta 1961. na a. Zemun u sastavu 119. Vtrp. Po formiranju prešla na a. Batajnica. Rasformirana početkom 1966.

677. traе - formirana od eskadrile, sa Lu-52 119. Vtrp, marta 1961. na a. Zemun. Po formiranju prešla na a. Niš, gde ulazi u (novi) 81. Ppa aprila 1961. U 81. Ppa do njegovog rasformiranja 1964. a zatim prelazi u 107. Ppa. U sledećem periodu preoružana na C-47/Li-3. Prema nar. iz januara 1973. prelazi u sastav 119. ppa. Ne menjajući mesto baziranja. Preoružana na AN-26 (i AN-2) 1976. Učestvovala u b/d 1991-92. Prepotčinjena 138. Trabr prema nar. SSNO, 20. januara 1992.

678. traе - formirana od eskadrile, sa C-47 119. Vtrp, marta 1961. na a. Zemun. Po formiranju prešla na a. Mostar gde ulazi, kao samostalna (VP 1341), u sastav 9. Vak-de. U 1964. ulazi u sastav 97. Ppa u početkom 1966. rasformirana. Avionu popunili 679. Trae i 11. Ppa.

679. traе - formirana od eskadrile, sa Li-3 119. Vtrp, marta 1961. na a. Zemun. Po formiranju prešla na a. Cerklje, gde ulazi u (novi) 111. Ppa aprila 1961. Prebazi na a. Pleso 1968. Naoružana avionima Li-3 (1961-1968), AN-26 (1968-1992). Po izbijanju rata leta 1991. prebazi na a. Batajnica i ulazi u sastav 138. Trabr, zvanično prema nar. SSNO, 20. januara 1992. Prema naredbi od 9. juna 1992. rasformirana, a njeni delovi ulaze kao 3. i 4. traе u sastav 675. Trae. Učestvovala u b. d. 1991-92.

680. traе R - formirana aprila 1961. u okviru 138. vtrp R Batajnica. Od 1964. razvoj u 138. ppa R na a. Surčin. U mobilizacijskom razvoju formirana bi se od aviona JAT a. Liknut mob. razvoj prema planu Jedinstvo 2.3 1990.

681. traе R - formirana aprila 1961. u okviru 138. vtrp R Batajnica. Od 1964. razvoj u 138. ppa R na a. Surčin. U mobilizacijskom razvoju formirana bi se od aviona JAT a. Liknut mob. razvoj prema planu Jedinstvo 2.3 1990.



682. trase R – formirana (1964?) u okviru 138. ppa R na a. Brnik. U mobilizacijskom razvoju formirala bi se od aviona Ineka-Adrije avioprototip (u mob. razvoju 1973: Surčin). Prema narednji do 27. juna 1983. mob. mesto eskadrile je Ljubljana. Ukinut mob. razvoj prema planu Jedinstvo 2/3 1990.

683. trase R – formirana (1973?) u okviru 138. abr R na a. Surčin. (u mob. razvoju 1973 – Brnik, izmena form. po nar. 31. oktobra 1973. Surčin). Ukinut mob. razvoj prema planu Jedinstvo 2/3 1990.

684. trase R – formirana (1973?) u okviru 138. abr R na a. Osijek, izmena form. po nar. 31. oktobra 1973. Surčin. Ukinut mob. razvoj prema planu Jedinstvo 2/3 1990.

678. trase R (rj 5121) – po nar. od 29. avgusta 1973. eskadrila u mob. razvoju 119. ppa. Mob. mesto Skoplje. U R razvoju i posle formiranja 119. abr 1981. kumanda razvoj prema planu Jedinstvo 2/3 1990.

685. trase R – prema nar. od 25. decembra 1973. formirana u mob. razvoju kod 111. ppa. Mob. mesto Osijek. (vp 3074-1). U R sastavu i kod 111. abr od 1981. Ukinut mob. razvoj prema planu Jedinstvo 2/3 1990.

676. protivpožarna avijacijska eskadrila – formirana prema nar. od 1. marta 1985. preformiranjem ppa R u Zemunik pod Komandom RV i PVO. Naoružana avionom Kanader CL-215. U sastavu 97. abr u periodu 1981–1990, a od tada planom Jedinstvo 3, ponovo samostalno (preuzela elemente odeljenja 2. i 3. nar. vp 5281, rvp 11490, rj 5922) pod Komandom RV i PVO. Zahvaćena b/d 1991. Po izbijanju rata 1991. prebazi na a. Golubovci (Tivat). Prema nar. od 30. oktobra 1991. trebalo je da bude rasformirana i uključena u 138. trase, prema nar. SSNO, 20. januara 1992. u sastavu je 138. trase bazirana u Tivtu. Prema naredbi od 9. juna 1992. rasformirana. Avioni parkirani na a. Surčin.

678. mešovita avijacijska eskadrila – formirana u sastavu 138. trase na a. Batajnica 1990. od dela 675 i 890. eskadrile. Namenjena za EI i PED i naoružana modifikovanim Mi-8 i Jak-40. Rasformirana sredinom 1992. a ljudstvo i tehnika ušla u sastav 675 mitre. Učestvovala u b/d 1991–92.

#### Protivokopne helikopterske eskadrile (pohe)

711. pohe – formirana po nar. SSNO 745-1, 19. aprila 1982. u okviru 111. abr na mestu rasformirane 166. elaba. Naoružana helikopterima SA-341 Gama HN-42, a od 1989–90. sa SA-342 HN-45. Po izbijanju rata leta 1991. prebazi na a. Lučko. Učestvovala u b/d 1991–92. U maju 1992. prelazi u sastav VRS.

712. pohe – formirana na a. Nis 1981. u okviru 119. ppa. Naoružana helikopterima SA-341 Gama HN-42, a od 1989–90. SA-342 HN-45. Godine 1988.

preformirana u jedinici B tipa. Učestvovala u b/d 1991–92.

722. pohe – formirana prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. u 1988. prenaoružanjem 783. he. 107. hp. Naoružana helikopterima SA-341 Gama HN-42, a od 1989–90. sa SA-342 HN-45. Prema R rasporedu trebalo je da bude u 701. abr (1988–90). potom prema planu Jedinstvo 2/3 1990. u 97. abr. Rasformirana 28. juna 1991.

713. pohe – formirana 1988. (prema nar. od 28. februara 1986). U okviru 111. Abr na a. Pleso/Lučko. Naoružana helikopterima SA-341 Gama HN-42, a od 1989–90. sa SA-342 HN-45. Rasformirana i uključena u sastav 711. pohe po izbijanju rata 1991.

714. pohe – formirana (prema nar. od 28. februara 1986), KRV i PVO s/p 08-327 i od 2. februara 1988. nar. 3. Ko s/p 08/76-1 od 23. maja 1988. (rok formiranja letzra 1. jun 1990, na krajnjem rokom 23. septembra 1988) u sastavu 119. abr na a. Ladevi. Naoružana helikopterima SA-341 Gama HN-42, a od 1989–90. sa SA-342 HN-45. Učestvovala u b/d 1991–92.

721. pohe – prema nar. od 28. februara 1986, trebalo je da se formira sa novom tehnikom 1989. i da uđe u sastav 701. abr. Iako je vođena neko vreme u dokumentima, nije nikad formirana.

#### Helikopterske eskadrile

780. trhe – formirana u okviru 107. helikopterskog puka u Nisu aprila 1961. Eskadrila naoružana tipom Mi-4. U 1964. prebazi na a. Pleso–Zagreb, gde je ušla u sastav 111. ppa. Preoruzana na tip Mi-8 1973. Učestvuje u b/d u ratu u Sloveniji, Hrvatskoj i BiH 1991–1992. Avgusta 1991. prebazi na a. Žažane kod Banjaluke. Maja 1992. ulazi u sastav 92. mabr V PVO VR.

781. trhe – formirana u okviru 107. helikopterskog puka u Nisu aprila 1961. Prebazi na a. Pleso–Zagreb prema nar. iz januara 1973. u sastav 111. ppa i potom preoruzana na tip Mi-8. Rasformirana prema planu Jedinstvo 3, 1990, a njeno ljudstvo i tehnika podijeljeni u okviru matične 111. abr.

782. trhe – formirana u okviru 107. helikopterskog puka u Nisu aprila 1961. Naoružana helikopterima S-55. U ratnom razvoju 1961–1964. ulazila u sastav 81. ppa. Od 1964. prelazi u sastav 97. ppa u Mostar. Prema nar. od 17. februara 1966. postaje samostalna trhe pod VVA. (VP 3028). U tom periodu u eskadrili preostali S-55 povučeni iz 783. he. Od februara 1967. u R razvoju prelazi kod 105. s/p. U 1968. preoruzana na Mi-2. Od januara 1973. ulazi u sastav 107. školskog helikopterskog puka koji dolazi u Mostar, kao 782. he (š), čiju vojnu poštu preuzima ovaj puk. Eskadrila je preoruzana na tip SA-341 Gazela. Prema nar. iz novembra 1976. u R razvoju ulazi u sastav 101. ap (š) R, s tim da je mob. mesto u R formaciji do

aprila 1984. bilo Zemunik, a potom Mostar. Prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. od 1988. u R razvoju je kod 107. ap (š). Učestvuje u b/d tokom 1991–92. Po povlačenju iz Mostara u Podgoricu, rasformirana naredbom od 16. aprila 1992.

783. he – nastala preimenovanjem ranije 27. helikopterske eskadrile 119. puka aprila 1961. Eskadrila je tada prebazi na a. Pančeva u Zemun, a kasnije (1962) u Batajnici. Naoružana tipom S-51, a od 1960. uvodi odeljenje sa Bel-47. Eskadrila potom predaje S-51 u 782. he. pa u periodu 1965–67. ostaje na jednom odeljenju Bel-47. Po rasformiranju 119. puka, prema narednji od 17. februara 1966. ulazi u sastav 107. ppa i prebazi u Nis. Preoruzana na S-55 u 1967. U januaru 1973. dobija narednje da sa komandom puka prebazi u Mostar i preoruzava se na tip SA-341 Gazela. Prema nar. iz novembra 1976. u R razvoju izlazi iz sastava 107. hp i postaje 783. exv SSNO. Od nar. 2. marta 1981. u ratu je pod ZNGŠ za RV i PVO. U toku 1987. eskadrila je preoruzana na borbeni verziju SA-341/342 Gama, a od 1988. preimenovana u 722. pohe.

784. ppdhe – formirana nar. od 15. marta 1961. u okviru 97. puka u Mostaru (verovatno do formiranja došlo kasnije 1964?). Naoružana helikopterima S-55 mik 5 i mik 7. Prebazi u Divulje 1968. kada u njen sastav ulaze hidroavioni rasformirane 122. i (DHC 2 Bivex, Utve...). Od 1974. kada izbacuje tip S-55 i deo hidroaviona, vrši preobuku na tip Ka-25. Od 1980–81. uvodi helikoptere Mi-14, a početkom 1988. tip Ka-28. Tokom 1991. prebazi u Mostar, a po narednji od 20. januara 1992. u Tivat, 1992. u Podgoricu.

787. trhe – formirana maja 1968. u okviru novog 119. trhp u Nisu. Eskadrila je naoružana tipom Mi-8. Po rasformiranju 789. trhe u eskadrili objedinjeni svi Mi-8 ovog puka. Učestvuje u b/d u ratu 1991–1992.

789. trhe – formirana maja 1968. u okviru novog 119. trhp u Nisu. Eskadrila je naoružana tipom Mi-8. U ovoj jedinici do rasformiranja 31. decembra 1990. prema planu Jedinstvo 3.

790. trhe – formirana prema nar. od 17. juna 1975. od trhe 97. avio-brigade, ranije naoružanog tipom S-55. Bazirana u Divuljama (5699–18). Preoruzava se na tip Mi-8. Prema planu Jedinstvo 3, 1991. prelazi u Mostar, a 1992. prebazi u Golubovce.

786. hev (rvp 12745, rj 6545) – formirana kao R jedinica prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. u Mostaru. Namenjena za potrebe održavanja veze komande RV i PVO pod čijom je direktnom komandom bio u ratnom razvoju. Trebalo je da se formira od 3/782. he i od delova 783. he. Prema naredbom 12. maja 1992. mob. mesto eskadrile prepušteno u Tivat. Prema naredbi od 9.6. 1992. ukinuta u mobilizacijskom razvoju.

792. trhe – prema nar. od 28.2. 1986. trebalo je da se formira sa novom tehnikom 1990. i da uđe u sastav 701. abr. Iako je vođena neko vreme u dokumentima, nije formirana nikad.

Eskadrile za vezu (avijacijske eskadrile za vezu), eskadrile za izviđanje i vezu

890. aev – formirana od eskadrile za vezu 119. vtrp, marta 1961. u Zemun. Naoružana pretežno avionima Kurir Sa pukom, oko 1962. prebazi na a. Batajnica. Kada je 119. puk rasformiran prema narednji od 17. februara 1966. prepotčinjena direktno Komandi RV kao njena samostalna eskadrila za vezu a zatim preoruzana na helikoptere S-55 1968. Rasformirana prema nar. od 15. juna 1970. a njen mob. razvoj preuzima 525. trhe u Batajnici. Od 28. januara 1971. izlazi iz sastava Zemun. Batajnica.

891. aev – formirana aprila 1961. od eskadrile za vezu 3. vak-de (ranije exv 3. vo) u Skoplju. Maja 1961. prepotčinjena 81. ppa (komanda u Nisu, a 1/891. trebalo je da ostane samo u Skoplju). Naoružana tipom Kurir. Po rasformiranju 81. puka, postaje samostalna pod 1. VAK-om 1964–1965, kada prebazi na a. Skoplje na a. Petrovac da bi sedeće sezone 1965–66. bila u sastavu 198. lbap. konačno od 1966. prepotčinjena 107. ppa. Rasformirana prema nar. od 8. juna 1968. Njen ratni razvoj (891. aev IIA, rvp 12613, rj 2132) preuzelo aov 98. abr u Skopskom Petrovcu. Formirana kao 891. bo (vp 4081) za potrebe 3. armije prema nar. od 9. juna 1980. u Skopskom Petrovcu. Do tada u R razvoju kod 98. lbap-a. U R kao 891. aev. Naoružana helikopterima SA-341 Gazela. Prema nar. od 1. marta 1985. preformiran iz bo u hev B. Od 1988. ima odeljenja u Nisu i Golubovcima od rasformirane 891. aev. Ukinuta 31. decembra 1992. po povlačenju 3. vojne oblasti u Srbiju.

892. aev (vp 8794) – formirana aprila 1961. od eskadrile za vezu 7. vak-de (ranije exv 7. vo) u Sarajevu. Opremljena avionima Kurir. Prema nar. od 1. marta 1964. prepotčinjena 7. vojnoj oblasti. Ukinut mob. razvoj prema narednji od 17. februara 1966. i rasformirana 17. jula iste godine. Prema nar. od 8. juna 1968. njen ratni razvoj (892. aev VII A, rvp 12769, rj 3602) preuzelo aov VTA u Rajlovcu. Kako je to odeljenje rasformirano 1973. od januara 1974. mob. razvoj eskadrile preuzela 130. vb. Rajlovac. Formirana kao 892. bo (vp 4082) za potrebe 7. armije prema nar. od 9. juna 1980. u Rajlovcu. U R kao 892. aev. Do tada u R razvoju kod 130. vb u Rajlovcu. Naoružana helikopterima SA-341 Gazela. Prema nar. od 1. marta 1985. preformiran iz bo u hev B. Po reorganizaciji armije, krajem 1988. ušla u sastav 896. hev. kao odeljenje u Rajlovcu.

893. aev (vp 3278) – formirana aprila 1961. od eskadrile za vezu 9. vak-de u Mostaru. Po rasformiranju te vak-de, ulazi u sastav 97. ppa 1964–1965, da bi















257. VP 8567 ratna vp 12221, broj rj 3152), Lučko – nastao preformiranjem 182. komande aerodroma u Lučkom. Prema nar. iz 1950. razvijao u ratu 841. vrb (rvp 10406, rj 2570) Lučko. U sastavu 34. vrb (rasformiran nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

258. VP 8868, ratna vp 10582, broj rj 1483), Pula – nastao preformiranjem 41. komande aerodroma u Zagrebu, kratko kao vrb u Zagrebu i potom u Pulu, održavao 117. avio-puk do jeseni 1949. Prema nar. iz 1950. razvijao u ratu 883. vrb (rvp 12944, rj 3755) Pula. U sastavu 34. vrb. Preformiran marta 1953. u 258.vb.

285. VP 6893, ratna 11559, rj 3521, Novi Sad – Ruma – formiran 1948. preformiranjem 151. komande aerodroma u Somboru, neko vreme potom u Somboru, zatim u Novom Sadu. U sastavu 48. vrb. Prema nar. iz 1950. razvijao u ratu 834. vrb (rvp 11026, rj 5868) u Rumi. Preformiran marta 1953. u 285.vb.

399. VP 3172, ratna 10932, rj 5478 Pančevo – u sastavu 48. vrb. Prema nar. iz 1950. razvijao u ratu 899. vrb (rvp 12178, rj 1359) u Pančevu. Održavao 103. avio-puk. Prema MNO pov. br. 2387 od 17. decembra 1951. prebačen u Batajnicu 1952. Preformiran marta 1953. u 399.vb.

403. R. rvp 12636) Banjaluka – razvijao 151. vrb. U sastavu 34. vrb. Ukinut mob. razvoj po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

423. VP 3272, ratna 11966, rj 4056 – u sastavu 43. vrb. Prema nar. iz 1950. razvijao u ratu 729. vrb (rvp 12270, rj 6218) i 733. vrb (rvp 12679, rj 6222) u Nikšiću.

465. VP 3688, ratna vp 12629, broj rj 6145), Dubrava-Pulje. Prema nar. iz 1950. razvijao u ratu 89. vrb (rvp 10808, rj 3453) Ljubljana. U sastavu 34. vrb. Preformiran marta 1953. u 465.vb.

474. VP 3363, ratna VP 11240, rj 4081. Cerklje – u sastavu 34. vrb. Preformiran marta 1953. u 474.vb.

6) Bataljoni obezbeđenja avijacije (bataljoni aerodromskog obezbeđenja)

64. boa R – preformiran po nar. od 6. juna 1984. u 64. boa R, sa mornodopskom VP 4486 Divlje, u sastavu 177. vb. Potom kao 64. boa R bio u ratnom razvoju kod iste vb.

86. boa R, boa R – preformiran po nar. od 6. juna 1984. u 86. čoa, za čiji je razvoj bio odgovoran 975. vnc. Prema planu Jedinstvo 19. septembra 1987. ulazi u sastav 975.vnc. Prema planu Jedinstvo 2/3 1990. ulazi u mob. razvoj kod 399. vb, što je izvršeno 1991.

55. boa R – formiran prema nar. od 18. oktobra 1968. Surčin (rj 3111). U R formaciji kod 177. vb. Preformiran po nar. od 6. juna 1984. u 55. boa R sa mornodopskom vp 7952 Surčin, a kod 177. vb.

Rasformiran prema planu Jedinstvo 2/3 1990

62. boa R – formiran prema nar. od 18. oktobra 1968. Divulje (rj 3128). U R formaciji kod 84. vb. Prema nar. od 17. juna 1975. promena. Rasformiran po nar. od 6. juna 1984.

67. boa R – formiran prema nar. od 18. oktobra 1968. Pleso (rj 3153). U R formaciji kod 151. vb. Formiran po nar. od 6. juna 1984. kao 67. boa R sa mornodopskom VP 4810 Dubina. Prema planu Jedinstvo 19. septembra 1987. ulazi u sastav 200.vb.

72. boa R – formiran prema nar. 18. oktobra 1968. Čilipi (rj 3177). U R formaciji kod 171. vb. Formiran po nar. od 6. juna 1984. kao 72. boa R sa mornodopskom VP 3388 Čilipi. Preformiran prema planu Jedinstvo 2/3 1990 u 72. čoa R.

81. boa R – formiran prema nar. 18. oktobra 1968. Grobnicko Polje (rj 3227). U R formaciji kod 158. vb. Prema nar. od 15. oktobra 1971. promena mob. mesta u aerodrom Hrk. Preformiran po nar. od 6. juna 1984. u 81. čoa R.

88. boa R – formiran prema nar. 18. oktobra 1968. Brnjk (rj 3277). U R formaciji kod 474. vb. Preformiran po nar. od 6. juna 1984. sa vna 474. vb u 88. čoa R. Prema nar. od 30. avgusta 1991. brisan iz formacije.

93. boa R – formiran prema nar. 18. oktobra 1968. Butmir (rj 3334). U R formaciji kod 130. vb. Formiran po nar. od 6. juna 1984. kao 93. boa R sa mornodopskom VP 6951 Glamoc. Prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. u R sastavu 171. vb.

500. – prema nar. od 17. juna 1975, čoa 84. vb koja je basirala u Divuljama (1838-11) postaje 500. boa. Prema nar. od 12. oktobra 1977. preimenovan u 50. boa. Prema nar. od 28. februara 1986. u sastavu 1. ko RV i PVO. Prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. preimenovan u 500. vb.

50. boa (1838-11) – formiran prema nar. od 12. oktobra 1977. Divulje. Formiran po nar. od 6. juna 1984. kao 50. boa A sa VP 8693 Divulje.

15. boa R – formiran prema nar. od 12. oktobra 1977. Kovin (rj 5555). mob. razvoj kod 177. vb. Preformiran po nar. od 6. juna 1984. u 15. boa R mornodopska vp 8614 Kovin, u 177. vb (R).

18. boa R – formiran prema nar. od 12. oktobra 1977. Banjaluka (rj 3667), mob. razvoj kod 399. vb. Formiran po nar. od 6. juna 1984. kao 18. boa R sa mornodopskom VP 7025 Banjaluka. Prema planu Jedinstvo 19. septembra 1987. ulazi u sastav 151. vb. Rasformiran prema nar. od 30. avgusta 1991.

27. boa R – formiran prema nar. od 12. oktobra 1977 (rj 2312) Novo Mesto, mob. razvoj kod 474. vb. Formiran po nar. od 6. juna 1984. kao 27. boa R sa mornodopskom VP 3376. Prema nar. od 30. avgusta 1991. brisan iz formacije.

28. boa Ladevci – formiran 31. decembra 1977. amanjem 285. vb. U sastavu 1. VaK. Prema nar. od 6. juna 1984. od 1. februara 1985. preformiran ponovo u 28. vb.

30. boa R – formiran prema nar. od 12. oktobra 1977. Ivangrad (rj 3613), mob. razvoj kod 423. vb. Preformiran po nar. od 6. juna 1984. u 30. boa R sa mornodopskom VP 9021 Ivangrad. U sastavu 423. vb. Preformiran prema planu Jedinstvo 2/3 1990 u 30. čoa R.

85. boa R – formiran prema nar. od 12. oktobra 1977. u R razvoju kod 28. boa Ladevci. Preformiran po nar. od 6. juna 1984. sa mornodopskom vp 3390 Senica. Prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. u sastavu 492. vb.

87. boa R – preformiran po nar. od 6. juna 1984. sa mornodopskom VP 1951 Ponikve. Prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. u sastavu 285. vb.

51. boa R – prema nar. od 30. oktobra 1991. formiran u okviru 474. vb, na z. Zalužani.

#### 7) Vazduhoplovnotehničke čete R

729 R – u sastavu 43. vrb. Prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu prvo 130. vrb, potom 423. vrb (rvp 12270, rj 6218) u Nikšiću. Ukinut mob. razvoj po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

733. R – u sastavu 43. vrb. Prema nar. iz 1950. razvijao u ratu 423. vrb. (rvp 12679, rj 6222) u Nikšiću.

834. R – u sastavu 48. vrb. Prema nar. iz 1950. razvijao u ratu 285. vrb (rvp 11026, rj 5868) u Rumi. Ukinut mob. razvoj po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

839 R – prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu 75. vrb (rvp 10217, rj 2314). U sastavu 41. vrb. Ukinut mob. razvoj po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

841. R – prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu 257. vrb (rvp 10406, rj 2570) Lučko. U sastavu 34. vrb.

852 R – prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu 177. vrb (rvp 11412, rj 5861) u Batajnicu. U sastavu 48. vrb.

862 R – prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu 184. vrb (rvp 10692, rj 4364) Cerklje. U sastavu 34. vrb.

872 R – u sastavu 41. vrb. Prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu 103. vrb (rvp 13012, rj 1371).

890. R – u sastavu 43. vrb. Prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu 13029. rj 3621) u Rajlovcu.

883. R – prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu 258. vrb (rvp 12944, rj 3755) Pula. U sastavu 34. vrb.

885 R – u sastavu 48. vrb. Prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu 191. vrb (rvp 10611, rj 51354) u

Zemunu. Ukinut mob. razvoj po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

888. R – u sastavu 41. vrb. Prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu 161. vrb (rvp 12908, rj 1011).

890. R – prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu 171. vrb (rvp 12126, rj 2668) u Mostaru. U sastavu 43. vrb. Ukinut mob. razvoj po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

892 R – prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu 84. vrb (rvp 11494, rj 5669) u Zemniku. U sastavu 43. vrb.

892. R – u sastavu 48. vrb. Prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu 399. vrb (rvp 12178, rj 1359) u Pančevu.

894. R – prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu 181. vrb (rvp 10578, rj 2265) Pleso. U sastavu 34. vrb. Ukinut mob. razvoj po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

897 R – prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu 465. vrb (rvp 10808, rj 3453) Ljubljana. U sastavu 34. vrb. Ukinut mob. razvoj po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

899 R – ukinut mob. razvoj po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

#### 8) Čete za obezbeđenje avijacije R

112 čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968. Nik (rj 3385). U R formaciji kod 161. vb. Brisana iz formacije po nar. od 6. juna 1984.

141. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968. Priština (rj 3428). U R formaciji kod 165. vb. Brisana iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977.

147 čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968. Skopski Petrovac (rj 3413). U R formaciji kod 165. vb. Preformirana po nar. od 6. juna 1984. mob. mesto Režanovci. Brisana iz mob. razvoja prema planu Jedinstvo 2/3 1990. Prema nar. od 30. oktobra 1991. u mob. razvoju kod 165. kao 147. čoa. Naredbom 16. aprila 1992. definitivno brisana iz mob. razvoja.

148. čoa R – formirana prema nar. od 12. oktobra 1977. Ohrid (rj 2223) mob. razvoj kod 165. vb. Brisana iz formacije po nar. od 6. juna 1984.

150. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968. Kovin (rj 3484). U R formaciji kod 177. vb. Brisana iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977.

159 čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968. Zemun (rj 3388). U R formaciji kod 177. vb. Brisana iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977.

154. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968. Batajnica (rj 3538). U R formaciji kod 177. vb. Brisana iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977.

174. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968. Trstenik (rj 3626). U R formaciji kod 285. vb. Prema



planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987 u sastavu 161. vb. Preformirana prema planu Jedinstvo 2/3 1990. u 74. čoa R. 174. čoa R formirana prema nar. 18. oktobra 1968. Ladevci (rj 3681). U R formaciji kod 285. vb. Brisana iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977

181. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968. Banjaluka (rj 3733). U R formaciji kod 399. vb. Brisana iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977

186. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968. Nikšić (rj 3763). U R formaciji kod 423. vb.

190. čoa R formirana prema nar. 18. 10. 1968, Pleso (rj 3781). U R formaciji kod 151. vb. Brisana iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977 (1967)

196. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968. Pleso (rj 3804). U R formaciji kod 151. vb. Preformirana po nar. od 6. juna 1984. od voa 151. vb u 196. čoa R. Preformirana prema planu Jedinstvo 2/3 1990. u 96. čoa R

201. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968. Mostar (rj 3837). U R formaciji kod 171. vb. Rasformirana po nar. od 6. juna 1984.

215. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968. Člupci (rj 3842). U R formaciji kod 171. vb. Brisana iz mob. razvoja prema nar. od 29. aprila 1976

236. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968. Priljedor (rj 3891). U R formaciji kod 200. vb. Prema nar. od 30. avgusta 1991. 36. čoa Boranski Petnovac ulazi u 474. vb B

243. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968. Pula (rj 3940). U R formaciji kod 258. vb. Prema nar. od 15. oktobra 1971. promena mob. mesta u Grobnicko Polje

262. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968. Bled (rj 3997). U R formaciji kod 474. vb. Promena mob. mesta prema nar. 6. juna 1984. Prema planu Jedinstvo 19. septembra 1987. ulazi u sastav 200. vb. Preformirana prema planu Jedinstvo 2/3 1990. u 62. čoa R

273. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968. Cerklje (rj 4014). U R formaciji kod 474. vb. Brisana iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977

281. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968. Rajlovac (rj 4243). U R formaciji kod 130. vb.

77. čoa R – brisana iz mob. razvoja kod 177. vb 28. januara 1974.

168. čoa R – brisana iz formacije po nar. od 6. juna 1984. (1. vak.

251. – rasformirana po nar. od 6. juna 1984.

107. – rasformirana po nar. od 6. juna 1984

263. čoa R – formirana po nar. od 6. juna 1984. Osijek, prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987 u sastavu 399.vb. Preformirana prema planu

Jedinstvo 2/3 1990 u 63. čoa R

40. čoa Tivat – prema nar. od 30. oktobra 1991. mobilisana od strane 423. vb; prema naredbi od 9. juna 1992. u sastavu 423. br. LP

43. čoa Urije (Banjaluka) – prema nar. od 30. oktobra 1991. formirana u okviru 474. vb

četa za opsluživanje letenja (84. vb) – prema nar. od 8. juna 1968. u Divuljama (1838-11); prema, sada kao čoa. nar. od 17. juna 1975, preformirana u 500. čoa.

#### 9) Vodovi za obezbeđenje avijacije R

101. voa R – formiran prema nar. 18. oktobra 1968. Skoplje. U R formaciji kod 165. vb. Brisana iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977

102. voa R – formiran prema nar. 18. oktobra 1968. Skoplje. U R formaciji kod 165. vb. Brisana iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977

103. voa R – formiran prema nar. 18. oktobra 1968. Batajnica. U R formaciji kod 177. vb

104. voa R – formiran prema nar. 18. oktobra 1968. Ladevci. U R formaciji kod 285. vb. Brisana iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977

105. voa R – formiran prema nar. 18. oktobra 1968. Tuzla. U R formaciji kod 399. vb. Brisana iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977

106. voa R – formiran prema nar. 18. oktobra 1968. Kastel Split. U R formaciji kod 84. vb. Brisana iz mob. razvoja prema nar. od 17. juna 1975

107. voa R – formiran prema nar. 18. oktobra 1968. Kastel-Split. U R formaciji kod 84. vb. Brisana iz mob. razvoja prema nar. od 17. juna 1975.

108. voa R – formiran prema nar. 18. oktobra 1968. Zemunik. U R formaciji kod 84. vb. Brisana iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977

109. voa R – formiran prema nar. 18. oktobra 1968. Pleso. U R formaciji kod 151. vb. Brisana iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977

#### 10) Grupe za obezbeđenje avijacije

21. grupa za obezbeđenje letenja – formirana na aerodromu Udšina prema nar. od 28. aprila 1992. Potčinjena MO RSK. Po stvaranju VJ izbrisana iz formacije

22. grupa za obezbeđenje letenja – formirana na aerodromu Zemunik prema nar. od 28. aprila 1992. Potčinjena MO RSK. Po stvaranju VJ izbrisana iz formacije

#### 11) Vojne radionice

Obilazne – kasnije samostalne – aeroplanske radionice

#### Pre 1948

1. Sombor, u sastavu 1. voa, preimenovana u 168. vr Banjaluka (1950)

2. Skoplje, u sastavu 2. vok, preim. u 167. vr

3. Mostar, u sastavu 3. vok, preim. u 163. vr

4. Borongaj, u sastavu 4. vok, preim. u 154. vr

5. Pančevo, u sastavu VVL, preim. u 169. vr, oktobra 1949 u Rajlovac

Glavna motorska radionica (166 vr)

#### Posle 1948

26. VP 7535, ratna VP 12978, rj 1661. Mostar – u sastavu 43. vtk. U njoj se vrila opravka specijalnih vozila i aero-uređaja

46. VP 9834, ratna VP 11719, rj 6464. Novi Sad – u sastavu 48. vtk. U njoj se vrila opravka specijalnih vozila i aero-uređaja. Po nar. III up s/p 1600 od 12. jula 1954. prebaziše iz Zemuna u Kneževac. Rasformirana nar. od 15. februara 1964. ulazi u VZ Moma Stanojlović

56. VP 1939, ratna VP 12263, rj 5543. Skoplje – u sastavu 41. vtk. U njoj se vrila opravka specijalnih vozila i aero-uređaja. Prema nar. od 12. juna 1956. u 56. zavod za održavanje zemaljske opreme VII VaK, a, potom 6. decembra 1957. ulazi u VZ Meteor

116. VP 7719, ratna VP 10736, rj 6360. Zagreb – U sastavu 34. vtk. U njoj se vrila opravka specijalnih vozila i aero-uređaja. Rasformirana nar. od 15.2. 1964. ulazi u sastav VZ Zma)

154. VP 5045, ratna VP 10827, rj 6248. Borongaj, Velika Gorica. U sastavu 34. vtk-održava jedinice III VaK. Preformirana u ZOA<sup>1</sup>. Prema nar. od 6. decembra 1957. preimenovan u VTRZ Zma)

161. VP 8194, ratna VP 11525, rj 3962. Novi Sad – na teritoriji 48. vtk, ali pod KRV. U njoj se vrila opravka specijalnih vozila i aero-uređaja. Rasformirana nar. od 15. februara 1964

162. automobilska (vp 1585, rvp 11244, rj 5786. Zemun – u sastavu KRV. Rasformirana nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953

163. VP 4459 ratna VP 12941, rj 1546. Mostar – u sastavu 43. vtk, održava avione VVL. ŠAOA/LSC. U 1953. preformirana u ZOA i promena VP 5043 u 4459. Nar. za rasformiranje VKOS br. 200 od 5. februara 1953. nije izvršena. Zavod rasformiran prema nar. od 1. oktobra 1956

166. VP 4512, ratna VP 10979, rj 5430. Kneževac – formirana 1949 (od ljudstva iz Pančeva. IMR i vr 170) vrši remont motora. U sastavu KIRV. 11. januara 1952. postaje preduzeće, a 15. aprila 1955. pre-

imenovano u VTRZ Moma Stanojlović

167. VP 2162, ratna VP12621, rj 6244. Skoplje – u sastavu 41. vtk. Naredba za rasformiranje VKOS br. 200 od 5. februara 1953. nije izvršena, 1957 u VTRZ Meteor

168. VP 1794, ratna VP 11724, rj 2379. Sombor, Banjaluka – u sastavu 34. vtk. U 1953. preformiran u ZOA i promena VP 2958 u 1794. Rasformiran nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. Nar. s/p 18 od 20. juna 1958. rasformiran 168. zoa.

169. VP 3375. ratna VP 11805, rj 5603. Pančevo – 1949 prebaziše u Rajlovac. U sastavu 43. vtk. 1957 u vtraz Orao

170. VP 2985, ratna VP 10546, rj 2638. Zemun – u sastavu KIRV. Održavala jedinice na istoku zemlje. Kasnije 7. VaK. Od 1954/7 VTRZ Jastrež

195. veze VP 1907, ratna VP 11269, rj 5810. Zemun – u sastavu KIRV. Za održavanje uređaja veze. Po nar. od 1. avgusta 1956. u njen sastav ulazi i 400. vr (radarska). Rasformirana nar. od 15. februara 1964. u VTRZ Jastrež

496. VP 9708 ratna VP 12819, rj 7036. Pančevo – formirana 1. januara 1952; za opravku motornih vozila i aero-uređaja. Kasnije samo za opravku inženjerskih mašina. Rasformirana nar. od 15. februara 1964. Ulazi u sastav 101. tehničke radionice (KoV).

400. radarska, Zemun – po nar. od 1. avgusta 1956. ulazi u sastav 195. vr (veze)

50<sup>0</sup> (za cisterne). VII VaK – 1956 u (JSNO)

387. tehnička – (za IV stepen remonta) LSC, VZ 1956

#### 12) Remontni zavodi

35. remontni zavod (radarske i računarske opreme) – (vp 9514, rvp 12429, rj 1884) – formiran nar. s/p VKOS br. 5, 20. marta 1958. u Ljubljani – Šeru Vida. Prelazi u Banjaluku 1962, gde postaje VTRZ K. 1964

VTRZ GALEB 4699) Mostar (bivši 163vr odnosno 163vr)

VTRZ ZMAJ Velika Gorica (bivši 154. vr odnosno 154. vr)

Prema nar. SSNO, 20. januara 1992. preostali delovi VTRZ ZMAJ i VTRZ GALEB

VTRZ Moma Stanojlović – 15. aprila 1955. od 166. VP 4512, ratna VP 10979, rj 5430. Kneževac

VTRZ Jastrež Zemun – nastao preimenovanjem vr 170

VTRZ Meteor, Skoplje (ex 167 vr) – rasformiran nar. od 15. februara 1964

<sup>1</sup> Prema SSNO par. 16. 238<sup>0</sup> od 17. decembra 1951. vr u ZOA



VTRZ kosmos Banjaluka – nastao januara 1962, prebačen ranije u 17. v. – obilježje

VTRZ Beograd – naredba za formiranje od 12. septembra 1972. u Batajnici (vp 2985) od vtrz lastreb i vtrz Moma Stanojlović na novi lokaciji u Batajnici. 1976. promenio ime u VTRZ Moma Stanojlović.<sup>1</sup>

### 13) Vazduhoplovna skladišta

Vazduhoplovna skladišta 1945–1948

Centra za skladištenje vazduhoplovstva Pančevo – formirano 25. januara 1945; u 1948. preformirano u – u Padenu

Glavno ubojno skladište Zemun – preformirano 1948. u 2. sk.

1. tehničko skladište (82281) Zemun – preformirano u 1948. u 3. sk.

2. tehničko skladište (82281) General Janković – preformirano 1948. u 5. priv. odeljak vaki.

Oblasno skladište 1 VOK (95585c) Novi Sad – preformirano 1948. u 24. sk.

Oblasno skladište 2 VOK

Oblasno skladište 3 VOK Mostar (III ova)

Oblasno skladište 4 VOK

Vazduhoplovna skladišta od 1948

2. vp 9332 Zemun, (bivše-Glavno ubojno skladište) nema ga ni u jednom popisu jedinica posle 1948

3. VP 9883 (rvp 11089, rj 6845) Zemun, (1. tehničko skladište) – pod komandom KIRV, rasformirano 1964

4. R (rvp 11861, rj 3271) – prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949 razvija ga vs 16. u sastavu 34. vtk

5. ubojno VP 1724 rvp 11452, rj 5260 General Janković (bivše-2. tehničko skladište) – u sastavu 41. vtk 5. samostalno skladište. Rasformirano na od 12. maja 1964.

6. pogonsko VP 3228 rvp 12822, rj 6266 Čačak (49), Jeleninske Stene (50) – u sastavu 41. vtk. Ušlo u sastav 46. skg

7. ubojno, VP 9273, rvp 11641, rj 3703 Volinje – na teritoriji 34. vtk, ali za potrebe KIRV. Po nar. od 1. avgusta 1956. ulazi u njegov sastav i 21. vs. Rasformirano nar. od 12. maja 1964.

10. ubojno, VP 9115, rvp 12045, rj 3041 Velika Gorica – na teritoriji 34. vtk, ali za potrebe KIRV. Po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. iz Velike Gorice u Tuzla. 10. samostalno skl. Rasformirano nar. od 12. maja 1964.

11. tehničko VP 4210, rvp 12774, rj 6035 Mostar – u

sastavu 43. vtk. Rasformirano prema nar. 1. oktobra 1950

12. ubojno, VP 4493, rvp 12227, rj 3314 Kraljevo – na teritoriji 41. vtk, ali za potrebe KIRV. Ušlo u sastav 465. skg

13. pogonsko, VP 9576, rvp 12084, rj 5908 Vrdnik – na teritoriji 48. vtk, ali za potrebe KIRV. Od 1950. razvija i vs 400 (za IX. streljački korpus) (rvp 13148, rj 2631) Novi Sad. Po nar. od 1. avgusta 1956. ulazi u njegov sastav i 20. skladište (ub.) i formira se 13. ts (ubojno/pogonsko). Potom 13. samostalno skladište. Rasformirano nar. od 12. maja 1964

14. ubojno, VP 9866 Rankovićevo, rvp 12043, rj 43/951 – u sastavu 48. vtk. Brisano 1951/52

15. pogonsko, VP 5406 rvp 12271, rj 5678. Prokuplje (49), Vitanovac (50) – u sastavu 41. vtk. Ušlo u sastav 465. skg

16. VP 9075 ratna VP 11329, rj 5039 Zagreb – u sastavu 34. vtk. Prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949 razvija za potrebe 34. vtk vs 4. 16. samostalno skladište. Posle 1964. jedino preostalo samostalno skladište u RV i PVO. Bazirano u Pančevu. Prema nar. od 5. oktobra 1967 preformirano. U skladu sa planom jedinstvo 1987 u 1988. godini 16. skladište za prijem vts materijala preformirano u 160. vt. bazu.

18. tehničko VP 12044 rvp 11861, rj 3271 – u sastavu 41. vtk. Prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949 razvija za potrebe 41. vtk vs 29. Rasformirano nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

19. ubojno, VP 9782, rvp 13064, rj 2269, Mostar – u sastavu 43. vtk. 1956. godine 19. ts pogonsko u R. razvoju kod 171. vb. Rasformirano po nar. od 6. decembra 1957. mob. razvoj 19. ts u nadležnost 171. vb.

20. ubojno, VP 9910, rvp 11896, rj 8571, Novi Sad – u sastavu 48. vtk. Po nar. od 1. avgusta 1956. ulazi u sastav 13. ts (ub-pog) u Vrdniku.

21. pogonskog materijala VP 3415, rvp 11524, rj 5878 Volinje – u sastavu 34. vtk. Po nar. od 1. avgusta 1956. u 7. ts (ub-pog) Volinje

24. vp 7330, rvp 13264, rj 6462 Novi Sad, (bivše Oblasno skladište 1 vok) – razvija 24. pogonsko vtk i 24. tehničko vs (rvp 11942, rj 1696) Novi Sad. U 1956. godinu 24. vts Zemun (vp 7330). Rasformirano 1959

2. R tehničko, rvp 11942, rj 1696 – razvija ga 24. vs. Novi Sad

25. ubojno, VP 9208, rvp 12105, rj 3359 Cerklje – u sastavu 34. vtk. Preformirano u 25. ts (ub-pog) 1959. u 25. samostalno skl. Rasformirano nar. od 12. maja 1964.

26. pogonsko, VP 7535, rvp 12157, rj 1167 Mostar

27. ubojno, VP 4229, rvp 12807, rj 2320 Niš – na teritoriji 41. vtk. ali za potrebe KIRV. Potom 27. samostalno skl. Rasformirano nar. od 12. maja 1964

29. R pogonsko; ratna VP 11801, rj 4597 – u sastavu 41. vtk. Prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvija ga za potrebe 41. vtk vs 18. Ukazat. mob. razvoj februara 1953

30. ubojno, VP 6425, rvp 12929, rj 3460 Titograd – na teritoriji 43. vtk, ali za potrebe KIRV. Sa 525. pog. ts u 41. ts (ub-pog) potom 4. samostalno skl. Rasformirano nar. od 12. maja 1964.

### Kasnije formirana skladišta

1950–1951

400. (rvp 13148, rj 2631) Novi Sad – razvija ga vs 13. (za IX. streljački korpus)

465. vp 2895, rvp 11476, rj 2074, Rankovićevo – u sastavu 48. vtk. Prema nar. od avgusta 1956. rasformirano ekspozitura ovog skladišta u Trsteniku. Preformirano po planu Drvar 1959. u 465. skladišnu grupu

473. vp 9228, (rvp 11666, rj 2362) Sarajevo, Busovača – u sastavu 43. vtk, potom pod KIRV, 1956. u 48. vz. Rasformirano po nar. od 6. decembra 1957

482. vp 9084, (rvp 12043, rj 2516), Mostar – u sastavu 43. vtk. 1956. u 48. vz. Preformirano po planu Drvar 1959. u 482. skladišnu grupu.

1951–(1. januar 1952)

314. ubojno, vp 6378 (rvp 13477, rj 4571) Bihac – formirano prema MNO pov. br. 2387 od 17. decembra 1951. pod KIRV. Po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. prebazi u Padene (Krun). Po nar. 1. avgusta 1956. ulazi u 516. pog. Skl. i preformira se u 314. ts (ub-pog). U sastavu 3. VaK. Potom 314. samostalno skladište. Rasformirano nar. od 12. maja 1964

378. pogonsko – formirano prema MNO pov. br. 2387 od 17. decembra 1951. Bihac

514. pogonsko, vp 9544 (rvp 10432, rj 6795) Ličke Jesenice – formirano 1953, pod KIRV. Po nar. od 2. oktobra 1958. u Riječko VP. KoV

558. pogonsko, vp 1409 (rvp 12655, rj 5714) Ortnik-Ljubljana – pod KIRV. Po nar. od 2. oktobra 1958. u

307. (za burad i cisterne), vp 5962 (rvp 11688, rj 7050) Zemun. 48. vz.

443. ubojno, vp 9813 (rvp 11402, rj 5958) Busovača – formirano prema MNO pov. br. 2387 od 17. decembra 1951. Pod KIRV. LSC 1956 – 48. vz. Po nar. 6. decembra 1957 u ts za motore, potom 443. samostalno skladište

Preformirano brojem 475. koji je preobradio i zatim napustio

stalno skl. Rasformirano nar. od 12. maja 1964

459. pogonsko, vp 6846 – formirano prema MNO pov. br. 2387 od 17. decembra 1951. (tek 1953). Tuzla. Busovača? Tuzla, iz LSC 1956 u 34. vz. Potom 459. samostalno skl. Rasformirano nar. od 12. maja 1964

318. pogonsko, vp 7400 Bačani – formirano prema MNO pov. br. 2387 od 17. decembra 1951. pod komandom IRV. Iz LSC u 48. vz 1956. U 1959. ulazi u sastav 482. skg

561. pogonsko, vp 7850 Straža (kod Kruha) – formirano (1953?) Po nar. od 1. avgusta 1956. ulazi u sastav 3. 4. ts

519. pogonsko, vp 6757 Rogotin (kod Metkovića) – formirano 1953. pod Komandom IRV. Iz LSC u 48. vz 1956. U 1959. ulazi u sastav 482. skg

473. tehničko, vp 9228 Busovača – pod Komandom IRV

180. intendantsko, vp 4598 (rvp 13329, rj 5918) Zagreb – formirano 1952. Rasformirano 1959

207. Intendantsko, vp 2556 (rvp 10962, rj 5719) Zemun – formirano 1952. Novi Sad. Rasformirano 1959

231. Intendantsko, vp 5791 (rvp 11741, rj 7039) Mostar. formirano 1952. Rasformirano po nar. 1. oktobra 1956

41. --rno (?), vp 9349 Zagreb. Formirano 1953.

413. ubojno Titovo Ušice – formirano prema MNO pov. br. 2387 od 17. decembra 1951. Rasformirano nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953

525. pogonsko, vp 4281 (rvp 11713, rj 3832) Nikšić – formirano 1953. Iz LSC u 48. vz 1956. Po nar. od 6. decembra 1957. ulazi u sastav 30. skl

3. vazd. tehn. tranzitno skl. vp 9883 Pula (56) – pod komandom IRV, rasformirano po nar. od 27. jula 1959

233. pogonsko Kriko – formirano po nar. 1. avgusta 1956, III VaK. U 1959. ulazi u 25. ts (pog. ub.)

330. pogonsko Zadar – formirano po nar. 1. avgusta 1956, III VaK. potom u 330. samostalno skl. Rasformirano nar. od 12. maja 1964

107. vts vp 1239 Otovec-Črnomelj – od 1956. kod 34. vz. Rasformirano 1959

455. pogonsko ts, Pokoj. Bihac – preuzeto od banja lučkog VP 2. 10. 1958. Rasformirano po planu Drvar 1959. objedinjeno u 128. skladišnu grupu.

534. pogonsko ts, Vel. ka Sijuna – formirano 2. oktobra 1958. 534. samostalno skl. Dana 8. januara 1963.

128. vts Ripac – formirano 1953. Preformirano po planu Drvar 1959. u 128. skladišnu grupu.

17. samostalno skladište (1959-64)

<sup>1</sup> Prema nar. 32561, od 20. januara 1972. trebalo je da promeni ime u 1461nd



## Skladišne grupe 1959-1964

128. Rupač – u njen sastav ušla skladišta 128 i 465. (...) Rasformirana nar. od 12. maja 1964.

465. Kraljevo (2895) – u njen sastav ušla skladišta 6, 12, 15, i 465. Rasformirana nar. od 12. maja 1964. Njenu VP preuzela 285. vb Ladevci.

482. Mostar (9084) – u njen sastav ušla skladišta 318, 482 i 519. Rasformirana nar. od 12. maja 1964. Njenu VP preuzela 171.vb.

## Stanice za proizvodnju kiseline

Formirane (1951), rasformirane nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953

14. vp 9537 (rvp 11741, rj 2977) Zagreb – u sastavu 14.vtk

41. vp 5840 (rvp 10556, rj 7009) Skoplje – u sastavu 41.vtk

43. vp 9870 (rvp 13320, rj 6379) Mostar – u sastavu 43.vtk

48. vp 7754 (rvp 12485, rj 4190) Novi Sad – u sastavu 48.vtk

Opitna stanica za pogonsko gorivo – mazivo vp 2835 (rvp 11315, rj 4219) – formirana prema MNO pov. br. 2387 od 17. decembra 1951. Zarkovo; po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. ušla u VT1

## FIZIČKE I INŽINJERSKE JEDINICE

## Aerotehnički, inženjerski bataljoni

290. R-(rj 6234) – prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvija ga u ratu komanda 41.vtk. U sastavu 41.vtk. Ukinut mob. razvoj po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953

333. aerodromsko-tehnički bataljon (VP 4310, rvp 13187, rj 5159). Batajnica (49) – po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. prebazi u Leskovac, 1956. u Tuzlu, 1961. u Kraljevo, 1965. u Belu Crkvu. Prema nar. od 5. marta 1968. prebazi u Pancevo.

641. R-(rvp 11920, rj 6148) Mostar – prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvija ga u ratu komanda 43.vtk. U sastavu 43.vtk

688. R. (rvp 11802, rj 6428) – prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvija ga u ratu komanda 48.vtk. U sastavu 48.vtk. Ukinut mob. razvoj po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

379. vazd. inž. bat. (9469) – formiran u Zagrebu nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. U sastavu 3. Vak. (do 1959). 5.vak-de (do 1964), 5. vak/ko RV i PVO

do 1992. Po naređenju od 20. januara 1992. u sastavu 2. korpusa RV i PVO. Naredbom od 12. maja 1992. bataljon je trebalo da prebazi u Prištini gde bi bio rasformiran

359. (vp2202, rvp12243, rj 2881) Niš – formirana prema nar. od 5. marta 1968. Kasupe Ladevci. U sastavu 1. Vak. (1968-86), 3. ko RV i PVO (1986-92). Prema naredbi SSNO od 20. januara 1992. u sastavu 1. ko RV i PVO

339. – prema nar. od 28. februara 1986. trebalo je da se formira u 1987. od 344. i 385. inž. u Sarajevu, sa vp 6825, Batajnica. U sastavu 1. ko RV i PVO. Rasformiran prema planu Jedinstvo 2/3 1990

## Inženjerske čete

344. inženjerska četa (vp 8488, rvp 10012, rj 3999) – formirana prema nar. od 5. marta 1968. U ratnom razvoju razvija se u 344. inženjerski bataljon. U sastavu 15. dPVO do 1986. Prema nar. od 28. februara 1986. ulazi u 339. inžb-Sarajevo 1. korpusa RV i PVO

385. inženjerska četa (vp 6825, rvp 12790, rj 3068) – formirana prema nar. od 5. marta 1968. u sastavu 11.dPVO do 1986. Potom od 28. februara 1986. ulazi u sastav 1. ko RV i PVO i služi za osnov za formiranje 339. inžb u Sarajevu

397. inženjerska četa (vp 7190, rvp 10720, rj 3348) – formirana prema nar. od 5. marta 1968. u sastavu 165. vb. Razvija u R 397. inženjerski bataljon prema nar. od 24. septembra 1987. U 1. Vak. rasformirana leta 1974

## 2. PROJEKCIJSKE JEDINICE

## 1) raketni pukovi brigade PVO

250. raketni puk PVO (VP 1205, rvp 11700, rj 5046) – formiran nar. s/pov 423, 24. septembra 1962. u Batajnicu. Naoružan raketnim sistemom Neva M. kraja sedamdesetih i sistemom Neva M. Od 1978. preformiran u 250. raketnu brigadu PVO. Tek od 1982. ima osam raketnih i dva raketno-tehnička divizion. Prema planu Jedinstvo 2/3 1990. godine 1. i 2. rd prevedeni u R. a brigada ostala sa šest A rd i dva rtd. Po naređenju od 20. januara 1992. vraćena u formaciju od 8rd + 2rtd. Jedinica bila u sastavu 1. zone PVO (1964-1966), 11. dPVO (1966-1986), 1. ko RV i PVO (1986-1992). Komandanti: Stevan Roglic, Milenko Apostolović, Milenko Majović, Miloš Peći, Radomir Sekulic, Mladen Karanović

155. raketni puk PVO (VP 5850) – formiran 1967. prema ranijem naređenju od 3. jula 1966. u

155. raketni puk PVO (VP 5850) – formiran 1967. prema ranijem naređenju od 3. jula 1966. u

5. ko RV i PVO (1986-1992) i 2. ko RV i PVO (1992). U toku ratnih dejstava u jesen 1991. povučen u rejon Batajnice. Prema nar. od 30. oktobra 1991. poručeno prebazi u rejon Bihac, Prijedor, Čelinac i Manjača. Naredbom 12. maja 1992. baza je trebalo da prebazi u Batajnicu. Naredba nije izvršena, a puk je od 12/20. maja prešao u sastav VRS. Komandanti: Stevan Kovačević, Zlatko Stupar, Seta Čaušević, Dragana Matković, Nikola Vasilović

350. raketni puk PVO (VP 1267, rvp 10354, rj 1101) – formiran prema nar. od 4. februara 1974. u Batajnicu, a potom prešao u Vrhniku. Divizion u Vrhniku, Ljubljana Polju, Logatcu i Postojni. Naoružan raketnim sistemom Neva M. Bio u sastavu 15.dPVO (1974-1986), 5. ko RV i PVO (1986-1991) i 2. ko RV i PVO (1992). Učestvovao u borbenim dejstvima u Sloveniji 1991, a po završetku ratnih dejstava u toj republici u leto 1991. prebazi sa dva rd u rejon Mostara i ušao u 1. ko RV i PVO. Prema nar. od 30. avgusta 1991. dva rd je trebalo zadržati kod 250. rbr PVO, dok se ne izgrade vatreni položaji kod Mostara. Tu bazi do (pre) aprila 1992. kada se zbog ratnih dejstava u Bosnu i Hercegovinu, puk povukao u Srbiju, gde je naredbom od 16. aprila 1992. rasformiran a njegova tri preostala divizona priključena 250. rbr PVO. Komandanti: Danilo Poberaj, Aleksandar Radosanović, Vidošav Pantelić, Božo Novak

450. raketni puk PVO (VP 2190, rvp 10470, rj 2368) – formiran prema naređenju od 30. juna 1976. a prvi put postavljen u Batajnicu 5. septembra 1977. Naoružan raketnim sistemom Neva M. U oktobru 1978. prešao u drugi rejon Skoplje (Petrovac, Čolijci). U sastavu 11. dPVO (1978-1986), 3. ko RV i PVO (1986-1992), 1. ko RV i PVO (1992). U periodu oktobar-decembar 1991. postepeno se prebazi u rejon Niša. Komanda, uspostavljen u Nišu, u komandu komandant: Đorđe Bakić, komandir: Stanić, Bogoljub Marković, Spaso Janić, Ljubomir Mladenović

2) laki artiljerijsko-raketni pukovi PVO (u sastavu vazduhoplovnih baza)

200. laki artiljerijsko-raketni puk PVO (vp, rj) – formiran prema naređenju od 11. februara 1982. od 1ad PVO 200. vb za obezbeđenje aerodroma Bihac. Prema nar. od 30. oktobra 1991. preveden iz B u A status. Naredbom 12. maja 1992. baza je trebalo da prebazi u Prištini gde bi se rasformirao.

399. laki artiljerijsko-raketni puk PVO (vp 6542, rj 3834) – formiran prema naređenju od 11. februara 1982. od 1ad PVO 399. vb za obezbeđenje aerodroma Tuzla. Rasformiran prema planu Jedinstvo 2/3 1990. Komandant: Radomir Vuk, Miroslav Kadešević

492. laki artiljerijsko-raketni puk PVO (vp 6526, rj 3842) – formiran prema naređenju od 11. februara 1982. od 1ad PVO 492. vb za obezbeđenje aerodroma Priština. Preformiran prema nar. od 9. juna 1992. i ponovo u sastavu 492. vb. 1999. godine posle završetka borbenih dejstava i napuštanja aerodroma. Komandant: Slavoljub Stević, Miroslav Kadešević

## 3. samostalni divizion PVO

65. VP 8367, ratna 12436, rj 2353, Zagreb-Pleso. U sastavu 34.vtk

72. VP 5122, ratna 11855, rj 1466, Skoplje. U sastavu 41.vtk

88. R – po planu mob. razvoja, prema nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. formiran u Zemunu.

43. – nar. pov 770 III up, od 25. maja 1954. nastao preformiranjem mpaad 191 vb II reda u Zemunu.

56. – nar. pov 770 III up, od 25. maja 1954. nastao preformiranjem mpaad 177 vb I reda u Batajnicu

## 4. laki artiljerijski divizion PVO

84. 1ad PVO – prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. nosio vp 4314, i dalje u sastavu 84. vb Zemunak. Rasformiran prema naredbi od 9. juna 1992.

90. 1ad PVO R, Sjenica – prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. u R razvoju kod 285. vb

151. 1ad PVO – prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. nosio vp 6765, i dalje u sastavu 165. vb Pleso. Rasformiran prema naredbi od 9. juna 1992.

161. 1ad PVO – prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. nosio vp 9147, i dalje u sastavu 161. vb Niš. Prema nar. od 9. juna 1992. ponovo u sastavu 161. vb (brlp)

165. 1ad PVO – prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. nosio vp 3792, i dalje u sastavu 165. vb Skoplje

171. 1ad PVO – prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. nosio vp 4968, iako je u sastavu 171. vb. Prema nar. od 9. juna 1992. ušao u sastav 423.vb (brlp) kao 71. 1ad PVO

177. 1ad PVO – prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. nosio vp 7714, i dalje u sastavu 177. vb

258. 1ad PVO – prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. nosio vp 2975, i dalje u sastavu 258. vb Pola. Rasformiran prema naredbi od 9. juna 1992.

285. 1ad PVO – prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. nosio vp 3166, i dalje u sastavu 285. vb

423. 1ad PVO – prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. nosio vp 8932, i dalje u sastavu 423. vb.



474. lard PVO - prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. nosin vp 8773, i dalje u sastavu 474. vb. Rasformiran prema naredbi od 9. juna 1992.

## 9) AUTOMOBILSKE JEDINICE

### 1) Auto-bataljoni

283. R (rvp 10588, rj 2050) - prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvija ga u ratu komanda 41. vtk u sastavu 41. vtk

376. R (rvp 12527, rj 4196) Zagreb - prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvija ga u ratu komanda 34. vtk. U sastavu 34. vtk. Od aprila 1961. u R razvoju kod 151. vb. Ukinut mob. razvoj nar. od 12. maja 1964.

379. R (rvp 12740, rj 5561) Zagreb - prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvija ga u ratu komanda 34. vtk. U sastavu 34. vtk

640. R (rvp 11501, rj 2830) Mostar - prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvija ga u ratu komanda 34. vtk. U sastavu 34. vtk

643. R (rvp 12036, rj 3373) - prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvija ga u ratu komanda IRV. Ukida se mob. razvoj nar. od 12. maja 1964.

672. R (rvp 10588, rj 2050) - prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvija ga u ratu komanda 48. vtk. U sastavu 48. vtk. Ukinut mob. razvoj nar. od 12. maja 1964.

695. nastavni (vp 2715, rvp 10079, rj 6432) - pod komandom KIRV. Po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. predisluciran iz Ečke u Skoplje. Prema nar. 1008 III up. od 5. juna 1953. predisluciran iz Skoplja u Novi Sad. Po nar. III up. rvp 1600 od 12. jula 1954. prelazi iz Novog Sada u R. mob. izaslan iz sastava IRV 1956.

692. nastavni (vp 4012) - formiran u Lučkom nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. u 3. Vak-u.

229. R - od aprila 1961. u R razvoju kod 84. vb za potrebe 9. vak-de. Ukinut mob. razvoj nar. od 12. maja 1964.

### 2) Automobilne čete

203. auto-četa Skoplje - od aprila 1961. u R razvoju kod 165. vb. Ukida se mob. razvoj nar. od 12. maja 1964.

376. autonastavna četa (3108) - formirana 1964. Pleso (ušla 1968. u 672. atnb, ali detašovana u Plesu). Po nar. od 14. avgusta 1980. prebaziira iz Plesa u Kovin. Kao 376. atč R u sastavu 1. ko RV i PVO prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. Prema naredbi od 9. juna 1992. u mob. razvoju kod Korpusa "V".

643. autonastavna četa - formirana 1964. U sastavu 3. ko RV i PVO prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987.

Po naređenju od 20. januara 1992. trebalo da se rasformira. Prema naredbi od 9. juna 1992. u mob. razvoju kod VaK-a

672. autonastavna četa (7513) - formirana 1964. Kovin. Prema nar. od 25. decembra 1967. preformirana 10. marta 1968. u 672. autonastavni bataljon (U R razvoju, međutim, 672. atč ostala za potrebe 5. korpusa. U 1992. za potrebe 2. korpusa. Ukinut mob. razvoj maja 1992.) U njegov sastav ušle su 239. i 672. atč RV kao i atč 18. protipbe. U sastavu bataljona vodi se i 376. atnb u Plesu. Prema nar. od 22. novembra 1978. preformirana u 672. autonastavni centar sa 376. atnb Pleso, koja u Kovin stize tek 1980. Prema planu Jedinstvo, ANC se sastoji od 376. 643. 672. i 684. atč. A - drugih elemenata

239. autonastavna četa - prema nar. od 28. decembra 1966. predata od strane Novosadskog VP u 1. Vak sa tim da u R razvoju razvija 239. atb Bele Crkve

684. automobilska četa R - prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. u mob. razvoju kod Komande RV i PVO

## 10) PADOBRANSKE JEDINICE

### 1) Padobranske brigade

63. vazdušno-desantna brigada (VP 2364) - formirana 22. februara 1953. u Šapcu, prema nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. U njen sastav ušli su 46. i 63. vazdušno-desantni bataljoni i 63. padobranski bataljon. Prema nar. od 19. marta 1956. izšla iz IRV i potčinjena komandi 1. vo. Brigada postojala do reorganizacije Drvar 27. juna 1959. posle čega je rasformirana, a od nje su obrazovana tri padobranska bataljona 127. 148. i 159. koji su ušli u vaz. korpusne komande. Komandanti: puk. Bogdan Janković, puk. Miroslav Stojanović, puk. Stojanović

63. padobranska brigada (VP 6919, rvp 12508, rj 2220) - formirana prema nar. od 5. oktobra 1967. u Nišu od Padobranskog centra i rasformiranog 148. padobranskog bataljona. U toku postojanja u sastavu Komande RV i PVO (od 1982). Uprave pešadije (INA) odnosno van RV i PVO (prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. u A formaciji pod ZNGŠ, a u R formaciji je pod VK. prema planu Jedinstvo 2/3 1990. vraćena u RV i PVO). Nastavlja tradiciju Prvog padobranskog bataljona NOV. Komandanti: Stjepan Vuković, Stojanović

1. Nat. gov. 43. NGŠ od 12. januara 1954. (trgovar. navedeno iz ...)

Radomir Mrdaković, Dragomir Novaković, Mitke Bogović

### 2) Desantni bataljoni

46. vp 5356, rvp 11278, rj 3997 Mostar - u R formaciji razvijao se u 46. i 51. desantni bataljon. Po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. prebaziira u Naby.

51. R rvp 12954, rj 3855 - u R formaciji razvijao ga 46. desantni bataljon. Ukinut mob. razvoj po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

63. vp 2364, rvp 12336, rj 4165 - formiran nar. s/p 1248 19. juna 1951. u Šapcu. U R formaciji razvijao se u 63. desantni bataljon.

64. R rvp 12769, rj 3989 - u R formaciji razvijao ga 63. desantni bataljon. Ukinut mob. razvoj po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

### Padobranski bataljoni

127. - formiran posle rasf. 63. vdbi 1959. Novi Sad-Batajnica 1. vak-de, ušla u njegov sastav i 252. padb. 1. iz Čacka. Prebaziiran 1962. u Zemun.

148. - formiran posle rasf. 63. vdbi 1959. Novi Sad-Skoplje 3. vak-da, ušla u njegov sastav i 524. padb. 3. iz Skoplja. U 1961. godini prelazi u Niš. Prema nar. od 5. oktobra 1967. rasformiran i ušla u novu 63. padb.

159. - formiran posle rasf. 63. vdbi 1959. Novi Sad-Cerkije 5. vak-da, ušla u njegov sastav i 587. padb. 5. iz Pule.

Padobranski centar Niš - prema nar. od 5. oktobra 1967. preformira se u 63. padb.

Padobranski kurs - (rvp 11666), KIRV.

## JEDINICE VEZE

### 1) Pukovi veze

322. puk veze (VP 5454, rvp 12803, rj 3205) - formiran 24. avgusta 1948. u Zemunu od Bataljona za vezu Komande IRV (vod za vezu formiran 17. oktobra 1944. potom 1945. četa za vezu sa radio TT vodom) od jula 1946. bataljon veze) komanda puka u Zemunu, potom prema nar. od 9. oktobra 1951. u Šapcu i Kiseljaku do rasformiranja. Prema planu Drvar 2 rasformiran i od njega su formirani: 321. bataljon veze i 322. bataljon veze komande RV i PVO.

### 2. Bataljoni veze

289. vp 3319 (rvp 12353, rj 3929) Zagreb - formiran prema MVO pov.br. 238 od 17. decembra 1951. U

sastavu 3. VaK. (do 1959), zatim 5. vak-de (do 1964) i potom 5. VaK (korpusa RV i PVO). Krajem leta 1991. preteći komandu korpusa bataljon prešao u Bihać. Prema nar. od 30. oktobra 1991. trebalo da bude rasformiran. Naredbom od 12. maja 1992. bataljon je trebalo da prebaziira u Ladevce gde bi se rasformirao.

112. vp 9157 - formiran u Zemunu, prema nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. u sastavu 7. vak od 1959. u 1. vak-di, potom u 1. VaK, 1964. prebaziira iz Batajnica na stari aerodrom u Zemunu. Prema nar. od 25. decembra 1967. prebaziira u Niš 1968. sa komandom 1. korpusa. U sastavu 3. ko RV i PVO 1986-1992. Rasformiran po naređenju od 20. januara 1992.

103. - formiran 1959. u Skopskom Petrovcu u sastavu 3. vak-de. Rasformiran 1964.

207. R - predviđen za formiranje kod 7. vak-de Sarajeva od 1959. Ukinut mob. razvoj nar. od 12. maja 1964.

249. - formiran 1959. u Zemunu u sastavu 9. vak-de, rasformiran 1964.

321. (2473) vp 3544 - formiran 1964. Prema nar. od 25. decembra 1967. prelazi iz Kraljeva u Novi Sad. Prema nar. od 19. decembra 1968. prelazi u Zemun (vp 7989) sa 1. č. u Tuzli i 3. č. u ( ). Prema nar. od 6. septembra 1971. rasformiran u Zemunu, ali reorganizovan sa komandom u Nedaričima (vp 7989, rj 4018) istim naređenjem. Pod komandom RV i PVO. Po naređenju od 20. januara 1992. u sastavu 2. korpusa RV i PVO. Naredbom od 12. maja 1992. bataljon je trebalo da prebaziira u Novi Sad.

322. Kiseljak - rasformiran prema nar. od 6. juna 1967.

210. (8909, rj 3037) - formiran 11. septembra 1967. u sastavu 11. dPVO (do 1986), zatim 1. ko RV i PVO (do 1992) i potom do danas u Ko PVO. u kasarni Banica.

322. (3544, rj 4560) - prema nar. od 6. septembra 1971. formiran u Novom Sadu. Pod komandom RV i PVO.

220. - u sastavu 15. d PVO. Rasformiran po nar. od 28. februara 1986.

### 3. Čete veze

210. teritorijalna radio-relejsna četa - formirana 1964. u Kraljevu, 1965. prelazi u Zemun (aerodrom), potom iste godine ulazi u sastav 112. bv 1. VaK. Rasformirana po nar. od 28. januara 1967.

175. teritorijalna radio-relejsna četa - formirana 1964. Bihać, 1965. prelazi u Lučku, potom iste godine ulazi u sastav 289. bv 5. Vak. Rasformirana po nar. od 28. januara 1967.







7. dopu-pilota – formiran prema nar. od 12. oktobra 1977. Zemunik. Rasformiran po nar. od 6. juna 1984.

## OSTALE JEDINICE

9. čVP – formirana prema nar. od 26. aprila 1978. od komandom RV Zemun (rvp 8922, rj 1064).

Prema nar. SSNO, 20. januara 1992. preformirana u 9. bataljon VP. Prema nar. od 9. juna 1992. ponovo rađen naziv 99. čVP.

28. intendantska nastavna četa (za obuku kuvara) u sastavu V i P vnc Sombor, rasformirana prema nar. od 11. maja 1978.

85. nastavna četa VP – u 975. vnc Sombor, rasformirana prema nar. od 11. maja 1978.

17. samostalna tenkovska četa (rj 1449) – formirana po nar. od 28. januara 1982. raspuštena tenkovskom M-47. Rukovatelj mobilizacije 177 vb. Prema naredjenju iz juna 1982. ušla u sastav 177 vb-Batajnica. U skladu sa promena Jedinstvo 1987, 1988. brižana z. k. razvoja.

108. samostalna tenkovska četa (rj 1506) – formirana po nar. od 28. januara 1982. raspuštena tenkovskom M-47. Rukovatelj mobilizacije 28. box. Prema naredjenju iz juna 1982. ušla u sastav 285. vb-Ladevci. U skladu sa promena Jedinstvo 1987, 1988. brižana z. k. razvoja.

Obaveštajni centar RV – prema nar. od 2. aprila 1980. u 170. obavestajni centar III varijante, Zemun (8115.10). Prema nar. od 25. februara 1987. menja rvp u 5321 (rvp 12496, rj 2657).

Kontraobaveštajna grupa K-de RV i PVO – formirana prema nar. od 2. aprila 1980.

## VAZDUHOPLOVNE ŠKOLE

Vazduhoplovna oficirska škola veze VOŠV

Nastala je preimenovanjem Škole za usavršavanje oficira veze (1952) u Kraljevu. U sastavu V i P vnc Sombor. Prema nar. od 11. maja 1978.

Vazduhoplovna podoficirska škola

Formirana u Novom Sadu 3. februara 1945. odakle je 29. jula predislocirana u Kraljevo, a zatim 1. aprila 1946. u Rajlovac. Do oktobra 1947. samostalna, a tada ulazi u sastav novoformiranog Vazduhoplovnog tehničkog skolskog centra veze. Prema nar. od 11. maja 1978. preimenovana u VPMŠ.

U njenom sastavu, 1. jula 1945. formirana je Prva vazduhoplovna škola specijalista. Ova škola je 1947. predislocirana iz Rajlova u Kraljevo i čimbenika iz VPMŠ.

Vazduhoplovna podoficirska mehaničarska škola (VPMŠ)

Nastala je predislociranjem Vazduhoplovne podoficirske škole iz Kraljeva u Rajlovac, koja je novembra 1947. preimenovana u VPMŠ. Do oktobra 1947. bila je samostalna ustanova u vazduhoplovstvu, a od tada do 1952. u sastavu Vazduhoplovnog vojnog tehničkog učilišta (od 1952. VTŠC), u čijem sastavu ostaje do njegovog rasformiranja krajem 1966. U 1965. preimenovana je u Vazduhoplovnotehničku podoficirsku školu.

U njenom sastavu bila je Škola mladih avio-specijalista (ŠMAS) od oktobra 1946. do 30. septembra 1947. koja je obučila tri klase vojnika za vazduhoplovstvo.

Vazduhoplovna podoficirska škola veze (VPSV)

Formirana je u Kraljevu 1. aprila 1947. kao 2. vazduhoplovna škola specijalista. Kasnije se spaja sa 1. vazduhoplovnim skolskim specijalistima (to skolskom iz Pančeva (Škola vazduhoplovnih specijalista) u VPSV. U 1953. ulazi u sastav VŠCV. Prestala da radi 1970. a školovanje kadra preuzima Vazduhoplovna tehnička vojna škola.

Vazduhoplovni skolski centar veze

Sastav 1956: Šk. za usavrš. u p. vazd. of. III g. VTA, V i P vnc Sombor.

Vazduhoplovnotehnička srednja vojna škola (VTSVS)

Vodi poreklo od Vazduhoplovne podoficirske škole (1945–47), potom VPMŠ (1947–1965), VTPŠ (1965–69), VTVŠ (1969–71), VTŠ (1971–73), Srednja VTŠ (1973–74), od 1975. pod nazivom VTŠVŠ. Od 15. decembra 1977. u sastavu Vazduhoplovno-tehničkog skolskog centra.

Škola za rezervne vazduhoplovno-tehničke oficire (ŠRVTO)

Formirana je 27. aprila 1947. a počela da radi 1. maja 1947. u sastavu VVTU u Rajlovu. Od 1952. ulazi u sastav VTA, a od 1976. u sastav VTVA.

Vazduhoplovno vojno učilište (VVU) (4067, rvp 10863, rj 1091)

Formirano 12. septembru 1945. u Pančevu.

U sastavu VVU bili su i 1., 2., 3., 4. vsp, pitomacki bataljon, vrb i pozadinske jedinice. Školu završile pilotske 1–4. klase. Predislocirana u Mostar 1949. i promenila naziv u ŠAOA.

Škola aktivnih oficira avijacije (4067)

Nastala je predislociranjem Vazduhoplovne škole iz Kraljeva u Mostar 1949. – 1952. gde su završile pilotske 3–8. klase. Pored uprave i nastavnih organa (imala i avijacijske jedinice (101, 104, 105. puk) i školu rezervnih vazduhoplovno-tehničkih oficira.

Vazduhoplovna vojnutehnička učilišta VVTU

Formirano 1947. u Rajlovu. U sastav učilišta ulazi i Vazd. podoficirska škola, 1–IV nastavna oficirska četa (kasnije klase) i Škola za rez. vrt oficire. Novembra 1952. preimenuje se u VTŠC.

Vazduhoplovna tehnička skolska centar VTS

Formiran novembra 1952. od VVTU u Rajlovu.

VVTOS, VTA, u VVTSC ulaze 1. oktobra 1956; osim njih, u sastavu su i VTŠRO, VMehPS i VTkurs za usavršavanje vrt o/po.

Krajem 1966. rasformiran, ali je ponovo formiran 15. decembra 1977.

U sastavu centra su VTVA (I, II stepen), Raketni skolski centar, VTSVŠ i Škola za rezervne vrt oficire.

Vazduhoplovna oficirska škola

Formirana 15. decembra 1944. u Kovinu. U septembru 1949. prebacirana u Ljubljano. Početkom 1950. preimenovana u Vazd. vazduhoplovnu oficirsku školu (VVOŠ). U jesen 1953. prebacirana u Pulu. U 1955. ponovo preimenovana u Vazduhoplovnu oficirsku školu, a ova od 1. oktobra 1956. u Vazduhoplovnu školu za usavršavanje. U njenom sastavu bio 185. avijacijski puk.

Vazduhoplovna škola za usavršavanje

Nastala predislociranjem VAS 1957. u Puli. Radila do 1966. kada je ušla u sastav VVA. U njenom sastavu 1957–1960. bila i vazduhoplovno-tehnička grupa (bivši 185. puk), 258 vb.

Vazduhoplovna tehnička akademija VTA

Formirana novembra 1952. u Rajlovu. Početkom 1953. predislocirana u Žarkovo, gde ostaje do 1956. kada se ponovo vraća u Rajlovac. U sastavu VTSC od formiranja do 1966. potom samostalna pod komandom RV i PVO. U septembru 1974. VVTA se integriše sa VTA u Vazduhoplovno-tehničku vojnu akademiju VTVA.

U sastavu VTA nalazila se i Škola za rezervne vazduhoplovno-tehničke oficire.

Vazduhoplovna tehnička vojna akademija VTVA

U sastavu je VTSC. Sastojala se od dva stepena školovanja (osnovno u Rajlovu i više u Žarkovu), kao i škole za rezervne vrt oficire.

VVTU i Š – (rvp 11669)

VVŠspec – (rvp 11441)

Vojno-politička škola 8115-34 Pančevu

Visa avio-tehnička oficirska škola VATOS – (rvp 11234-13436, rj 2615) Žarkovo 1955.

VŠC 8236 Pančevu – formiran 1. januara 1952. ali rasformiran već naredbom pov. 1452 III uprave od 10. septembra 1953.

U sastavu centra su VVA, VVVVA, Apš. škola Mostar, 230. andop, ŠROA Novi Sad/267. andop.

Visa vazduhoplovna vojna akademija

Nar. pov. 1452 III up od 10. septembra 1953. preformirana – predislocirana u Beograd. Preimenovana u akademiju VVA. Prethodno 1952–53. bila je u sastavu VŠC.

Pilotska podoficirska škola – nar. pov. 1452 III up od 10. septembra 1953. u LŠC (formirana 1952.)

Vazduhoplovna škola za rezervne oficire Novi Sad – rasformirana nar. pov. 1452 III up od 10. septembra 1953.

Vazduhoplovni skolski centar veze VSCV (elektronike 55)

Formiran 1953. u Kraljevu. U svom sastavu imao je VOŠV, VPSV i Kurs za usavršavanje podoficira veze. Rasformiran 1969. a školovanje takvog kadra preuzima VTSVŠ.

Letacki skolski centar

Formiran 1953. u Kraljevu. U svom sastavu imao je VOŠV, VPSV i Kurs za usavršavanje podoficira veze. Rasformiran 1969. a školovanje takvog kadra preuzima VTSVŠ.

Razvoj 230. ndop. Mostar Oringeš (5038) i 267. ndop. (2902 mekoviti).

VVTVA K-de RV 9163 Žarkovo, formirana nar. od 25. jula 1966.

VCIŠ R Zemunik u mob. razvoju kod VVA prema nar. od 19. decembra 1968 (rj 4622).

Vazduhoplovna vojna akademija

Vp 4067 Zemunik. Formirana 1960 (ranije delovala kao VVU (1945), ŠAOA (1949), VVA i PPS (1952), LŠC (1953) i 12. PŠ (1956).

Prema nar. SSNO, 20. januara 1992. prelazi iz Zadra u Rajlovac, rasformira se i ulazi u CVŠ RV i PVO. Naredbom 16. aprila 1992. preseljena u Žarkovo.

Nastala je predislociranjem Vazduhoplovne škole iz Kraljeva u Mostar 1949. – 1952. gde su završile pilotske 3–8. klase.

Vojna gimnazija Maršal Tito

Formirana je 10. juna 1961. u Mostaru pod nazivom Vazduhoplovna vojna akademija. Prema nar. od 10. septembra 1953. preimenovana i verifikovana kao Druga gimnazija u Mostaru. U školskoj 1967/68. dobija naziv Vazduhoplovna gimnazija Maršal Tito, a od 1977/78. nosi naziv Vazduhoplovna opšte srednja škola Maršal Tito.

Prema nar. SSNO, 20. januara 1992. prelazi iz Mostara u Rajlovac, rasformira se i ulazi u CVŠ RV i PVO. Naredbom 16. aprila 1992. preseljena je u Beograd.

Raketni skolski centar

Formiran 24. novembra 1962. u Batajnici. Prestao sa radom 1986.

SC RV i PVO





in *Western Military Planning 1948* - 53, u *Yugoslavia's Security Dilemmas*, edited by Marko Milivojević, Berg, New York 1988. Kolo Aleksandar i Micevski Milan, *KB - 11 Fazan*, Naša krila, 7/1995. Poseban dodatak. Kolo Aleksandar, *Lovački avioni Jak 1m i Jak 3*, Front, br. 29, 27. jul 1981. Ppok Kovačević Danilo, *Četrdeset godina intinjerijskih jedinica RV i PVO*, Glasnik RV i PVO, 5/1983. Krunić Čedomir, *Jugoslovensko-sovjetsko akcionarsko društvo za civilno vazduhoplovstvo IUSTA*, Let, časopis Muzeja jugoslovenskog vazduhoplovstva, 1/2000. Micevski Milan and Dimitrijević Bojan, *Balkan Mosquitoes, Flypast*, November 1990. Micevski Milan i Dimitrijević Bojan, *Jakovljević Jak-3*, Aeromagazin 1, oktobar 1990. 20. Micevski Milan i Dimitrijević Bojan, *Priča o 117. lovačkom puku - Gardijski lovci*, Aeroplan, 1/ 1991, 30. Micevski Milan i Dimitrijević Bojan, *Reg Austrija*, Aerovet 19, mart 1992, 40 - 41. Mladenov Alexander, *Bulgaria (Air Power Analysis)*, World Air Power Journal, No 36, Spring 1999. Oštrić Šime i Ognjan Petrović, *Avia S-92 Turbina*, Aeroplan, jul - avgust 1989, br. 4, 18 - 21. Oštrić Šime, *Exovi - potomci Ika*, Aviorrevija, br. 10, oktobar 1983, 20. Oštrić Šime, *Ikarus S-49C*, Aviorrevija, 12 - 13/1984. *Poseba general-potpukovnika Hari G. Armstronga*, Vojnosanitetski pregled, 5 - 6/ 1953, 249 - 250. Ristović Milan, *"Mali rat" na jugoslovensko-grčkoj granici (1945 - 1950)*, Vojnoistorijski glasnik 3/1999. Roganović Mirko, *30 godina jedinica VOJIN*, Glasnik RV i PVO, 3/83, Beograd 1983. General-major Roglić Stevan, *Radanje našeg RV i PVO*, Glasnik RV i PVO, 2/1972. Stojić Jovan, *Na srećim tradicijama 254. lovačkog puka*, Glasnik RV i PVO, 3/1978. General-pukovnik u penziji Ulepić Zdenko, *Posleratni razvoj jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane*, Glasnik RV i PVO, 2/1972. Underhill Garret, *NATO - Air Age or Stone Age?*, Air Force 1953, 31. *US MIGs*, Air Forces Monthly, June 2001, 22. Monografije Adamović Miladin, *Galati mira i razdora, 72 dana oko Afrike*, Beograd 2001. Anić Nikola i Joksimović Sekula - Gutić Mirko, *Narodno-oslobodilačka vojka Jugoslavije*, Beograd 1982. Banac Ivo, *Se staljinom protiv Tita*, Zagreb 1990. Bekić Darko, *Jugoslavija u ključnom ratu*, Zagreb 1988. *Bela knjiga o agresivnim postupcima vlada SSSR, Poljske, Čehoslovačke, Mađarske, Rumunije, Bugarske i Albanije prema Jugoslaviji*, AIP FNRI 1951. Bjelica Obrad, *Vojna akademija kopnene vojske 1944 - 1984*, Beograd 1983. *Druga eskadrila narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije 1944 - 1984*, izdala komanda VJ 5870 Cerklje, juli 1984. Dimitrijević Bojan i Micevski Milan, *JETS, avioni američkog porekla u jugoslovenskom naoružanju 1953 - 1974*, Beograd 1991. Janić Čedomir upravnik Muzeja IV, *70 godina vazduhoplovne industrije Jugoslavije 1921 - 1991*, katalog u istomenu izložbu. Janda Janez, *Premiki, Nastajanje in odnosa slovenske države 1988 - 1992*, Ljubljana 1992. Jovetić Rade, *Njima pripada nebo*, Kraljevo 1998. Jović Stojan, *Pod kupolom padobrana*, Beograd 1980. Jović Stojan, *Istorija jugoslovenskog padobranstva*, Beograd 1996. *Jugoslovensko-sovjetski sukob 1948*, Beograd 1999. *Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo u Narodnooslobodilačkom ratu*, Materijal sa simpozijuma, Beograd 1981. *Kampanja protiv FNRI 1948 - 1958*, Uprava za moralno-političko vaspitanje JNA, (za službeno upotrebu), oktobar 1958. Kinzey Bert, *F-84G Thunderjet in detail*, Squadron / Signal Publications, Carrollton Texas, 1999. Kolo Aleksandar i Dimitrijević Bojan, *Spitfayer*, Beograd 1997. Lazarević Božo, *Vazduhoplovstvo u NOR-u 1941-1945*, Beograd 1972. Likso Tihomir, *Letačka karijera Miljenka Liparčaka 1939 - 1980*, Nova Gradiška 1999. Mc Laren, R. David, *Republic F-84G, Thunderjet, Thunderstreak & Thunderflash. A Photo Chronicle*, Shifer Military / Aviation History, Atglen PA. Milkić Miloš Mido pilot, *Za naše nebo*, Monografija Prve klase letalaca Vazduhoplovnog vojnog učilišta, drugo dopunjeno izdanje, Beograd, bez datuma. Milatović Arso, *Pet diplomatskih mislija*, 1-2, Zagreb- Ljubljana 1985. *Oružane snage Jugoslavije 1941-1981*, Beograd 1982. Pejić Predrag, *Tito među vazduhoplovcima*, Zagreb 1979. Pejić Predrag, *Tito među vazduhoplovcima*, Beograd 1982. Pejić Predrag, *Čelična krila*, Beograd 1985. Pejić Predrag, *Prva i Druga eskadrila NOVJ*, Beograd 1991. Pejić Predrag, *42. vazduhoplovna divizija*, Beograd 1991. Petković Ranko, *Jedan vek odnosa Jugoslavije i SAD*, Beograd 1992. Pezo Omer, *Vojna industrija Jugoslavije*, Beograd 1983. Popović B. Nikola, *Jugoslovensko-sovjetski odnosi u Drugom svetskom ratu*, Beograd 1988. *Priča o jugoslovenskom aerotransportu*, Beograd 1987. *Rat u Hrvatskoj i Bosni i Hercegovini 1991-1995*, uredili Branka Magaš i Ivo Žanić, Zagreb - Sarajevo 1999. Rendulić Janko, *Avioni domaće konstrukcije posle Drugog svetskog rata*, Beograd 1996. Savilek dr Marjan, *Članci vojne pomoći u spoljnoj politici S.A.D.*, Beograd 1963. *Soko, vazduhoplovna industrija Minstar, 1951-1981*, (bez podataka o mestu i godini izdanja). Potpukovnik Tanović Ivan, *Bibliografija - Glasnik RV i PVO 1945 - 1985*, Beograd 1985. Tito Josip Broz, *Stvaranje i razvoj jugoslovenske armije*, Beograd 1949. *Tito, vrhovni komandant*, Beograd 1980. *Titova reč u publikacijama JNA*, Annotirana bibliografija, Beograd 1982. *Trideset godina Školskog centra PVO*, Zadar 1975. Vasić Borislav, *Avioni jugoslovenskog neba*, Beograd 1987. *Vojni leksikon*, Beograd 1981. *Za slobodu i slobodu*, Vazduhoplovstvo u strategiji NOR-a, Učesnici govore (okrugli sto: 21. mart 1985), Beograd 1986. Živanović Miljenko, *Centar vojnih škola kopnene vojske 1945 - 1985*, Beograd 1989. Žutić Nikola, *Ikarus Ikarus 1923 - 1998*, Beograd 1999.

## Skraćenice

ABS	armirano-betonsko sklonište	GUVS	Glavna uprava za vazdušni saobraćaj
abr	avijacijska brigada	dPVO	divizija protivvazdušne odbrane
VaK	vazduhoplovni korpus	DSNO	državni sekretar za narodnu odbranu
Vak-da	vazduhoplovna komanda	eio	elektronsko izviđanje i ometanje
vb	vazduhoplovna baza	EI i PED	elektronsko izviđanje i protiv-elektronsko dejstvo
VVA	Vazduhoplovna vojna akademija	eo	elektronsko ometanje
VVTVA	Viša vazduhoplovno-tehnička vojna akademija	IA	izviđačka avijacija
vr	vazduhoplovni zavod	iae	izviđačka avijacijska eskadrila
vJA	vazduhoplovstvo Jugoslovenske armije	IFR	Instrumental Flying Rules
VVU	Vazduhoplovno vojno učilište	IRAN	Inspection and Repair As Necessary
VOC	Vazduhoplovni opitni centar	JA	Jugoslovenska armija
VOJ	vazdušno osmatranje i javljanje	JNA	Jugoslovenska narodna armija
VOJIN	vazdušno osmatranje, javljanje i navođenje	JRM	Jugoslovenska ratna mornarica
vnc	vazduhoplovno-nastavni centar	JRV	Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo
VPO	vojnopomorska oblast	K(J)RV	Komanda (Jugoslovenskog) ratnog vazduhoplovstva
VSJ	Vazduhoplovni savez Jugoslavije	KoV	Kopnena vojska
vtd	vazduhoplovno-tehnička divizija	Ko RV i PVO	Korpus Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane
VTI	Vazduhoplovno-tehnički institut	KPJ	Komunistička partija Jugoslavije
VTVA	Vazduhoplovno-tehnička vojna akademija	KŠRI	Komandno - štabna ratna igra
VTsl	vazduhoplovno-tehnička služba	LA	lovačka avijacija
vtrz	vazduhoplovno-tehnički remontni zavod	iae	lovačka avijacijska eskadrila
VFR	Visual Flying Rules	lap	lovački avijacijski puk
VŠU	Vazduhoplovno-štabna uprava	LBA	lovačobombarderska avijacija
GVD	Grupa vazduhoplovnih divizija	lbae	lovačobombarderska avijacijska eskadrila
GRB	gađanje, raketiranje i bombardovanje		



hap	lovačkobombarderski avijacijski puk	rp PVO	raketni puk protivvazdušne odbrane
ŠC	letački školski centar	SKJ	Savez komunista Jugoslavije
ntae	mešovita transportna avijacijska eskadrila	SKOI	Savez komunističke omladine Jugoslavije
MUP	Ministarstvo unutrašnjih poslova	smu	složeni meteorološki uslovi
NATO	North Atlantic Treaty Organisation	SSNO	Savezni sekretar/sekretarijat za narodnu odbranu
NDH	Nezavisna Država Hrvatska	SFRJ	Socijalistička Federativna Republika Jugoslavija
ONO	opštenarodna odbrana	TO	teritorijalna odbrana
ONOR	opštenarodni odbrambeni rat	UNEF	United Nations Emergency Force
OS	Oružane snage	USAF	United States Air Force
OSK	organizacija Saveza komunista	USAFE	United States Air Force in Europe
OSSOI	organizacija Saveza socijalističke omladine Jugoslavije	HDZ	Hrvatska demokratska zajednica
PAA	protivavionska artiljerija	eVOJIN	centar za vazdušno osmatranje javljanje i navođenje
PAM	protivavionski mitraljez	COPPSOS	Centar za obuku pilota pripadnika stranih oružanih snaga
PAT	protivavionski top	ČEI	četa za elektronsko izviđanje
PVO	protivvazdušna odbrana	ČPEOB	četa za protivelektronsku borbu
opa	puk pomoćne avijacije	ČRTI	četa za radiotehničko izviđanje
opdhe	protivpodmornička helikopterska eskadrila	ŠAOA	škola aktivnih oficira avijacije
PSS	poletno-sletna staza	ŠRO(A)	škola rezervnih oficira (avijacije)
RV i PVO	Ratno vazduhoplovstvo i protivvazdušna odbrana	ŠC PVO	školski centar protivvazdušne odbrane
RJ	raketne jedinice		

BOJAN B. DIMITRIJEVIĆ (Beograd 1968), istoričar iz Instituta za savremenu istoriju. Diplomirao 1994. i magistrirao 1997, na beogradskom univerzitetu. Takođe, magistrirao 1996 na Srednjeevropskom univerzitetu u Budimpešti. Doktorirao na novosadskom univerzitetu za tezom pod naslovom *Jugoslovenska narodna armija 1945-1954*. Objavio je više monografija sa temama iz istorije Ravnogorskog pokreta 1941-1945 i biografija generala Dragoljuba Mihailovića, kao i preko šezdeset radova iz savremene vojne istorije ovog prostora. Bio je i kustos Muzeja jugoslovenskog vazduhoplovstva do 1997. godine, a iz oblasti istorije jugoslovenskog vazduhoplovstva objavio je šest autorskih i koautorskih publikacija. U periodu mart 2003-april 2004. savetnik Ministra odbrane za reformu vojske, a sada savetnik predsednika Srbije zadužen za vojna pitanja. Kao savetnik Ministra odbane rukovodio timom koji je izradio Strategiju odbrane Srbije i Crne Gore i Belu knjigu odbrane.



Izdavač  
INSTITUT ZA SAVREMENU ISTORIJU  
Beograd, Trg Nikole Pašića 11  
www.isi.co.yu  
isi@yubc.net

Za izdavača  
*Dr Momčilo Pavlović, direktor*

Štampa  
Grafčki Atelje Bogdanović

Tiraž 300 primeraka

CIP – Каталогизacija u publikaciji  
Народна библиотека Србије, Београд

358.4(497.1)“1942/1992”

ДИМИТРИЈЕВИЋ, Бојан Б.

Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo : 1942–1992 / Bojan B. Dimitrijević. – 1. izd. – Beograd : Institut za savremenu istoriju, 2006  
– 399 str. : fotogr. : 24 cm. – (Biblioteka Studije i monografije / [Institut za savremenu istoriju])

Tiraž 300. – Str. 7–8 : Predgovor / Zdravko Punoš. – Napomene i bibliografske reference uz tekst.

ISBN 86-7403-105-3

a) Војно ваздухопловство – Југославија – 1942–1992  
COBISS.SR-ID 133363212



